SKRZYDLATA POLSKA



NUMER SPECJALNY

Cena 50 gr.

UCZMY SIĘ LATAĆ

1938

SKRZYDLATA POLSKA

LOTNICTWO WYMAGA POSIADANIA W SWYCH SZEREGACH LUDZI STARANNYCH I SILNYCH DUCHEM.

Józef Piłsudski

W tętencie tysięcy koni, bijących kopytami o tłoki silników, w warkocie stalowych kling śmigieł, w poszumie wielkich skrzydeł samolotów — słychać powiew Współczesności.

Lotnictwo, to nie tylko środek komunikacji i broń wojenna — ale przede wszystkim: to zwycięstwo nad żywiołami i nad czasem, to wiązanie granic świata, to zbliżenie kontynentów.

Lotnictwo, to nie tylko płatowce, silniki, śmigła i przyrządy — ale przede wszystkim: ludzie.

Ludzie twardzi, odważni i mocni, ludzie o dalekim spojrzeniu i szerokich horyzontach myśli, pionierzy i zdobywcy. Ludzie, co umieją wytrwać przy sterze, choć stalowe dźwigary skrzydeł gną się pod naporem wichru, choć huraganowe ulewy i milion woltowe błyskawice oślepiają oczy, choć podstępne mgły osaczają wokół zdradliwym oparem.

Ludzie, co przywykli patrzeć na ziemię po włodarsku, jak się patrzy na plan swego gospodarstwa, jak się patrzy na mapę, według której wytycza się nowe drogi, buduje nowe zapory i zmienia koryta rzek, wznosi zespoły gmachów i obsiewa tysiące hektarów!...

Z lotu ptaka nie widać słupów granicznych. Widać tylko lądy i morza, drogi i rzeki, pola i lasy, wsie i miasta. Z kabiny samolotu wzrok opasuje horyzont, a pałace, więzienia i banki są wielkości pudełek od zapałek!... Podczas przelotów nie mierzy się odległości na kroki i kilometry, ale na setki i tysiące kilometrów!...

I dlatego to dzięki lotnictwu właśnie można w czyn przyoblec płomienne wezwanie:

Młodości!... Ty nad poziomy
wylatuj — i okiem słońca
ludzkości całe ogromy
przeniknij z końca do końca....

Czesław Jerzy Kączkowski

NUMER 5a — SPECJALNY Wyd. 1. WARSZAWA — CZERWIEC 1938



Mocny lotnik — to przede wszystkim mocny człowiek. Mocny nie jest ten, kto od czasu do czasu siebie zwycięży w rzeczach wielkich, ale ten kto odnosi nad sobą zwycięstwo przez całe życie — bo moc to konsekwencja a nie słomiany ogień.

Uczmy się latać!

Powtarzając to znane hasło, kilka lat temu rzucone przez L.O.P.P., i dając do rąk Czytelnika nowy przewodnik — nasamprzód parę słów wyjaśnienia.

Nie chodzi o to, by *wszyscy* zasiedli za sterem samolotu. Samo latanie nie jest już dzisiaj ani sztuką, ani bohaterstwem. Jest ono tylko nadal *kosztowne*.

Nad potrzebą ilości góruje w lotnictwie potrzeba *jakości*. Lotnictwo wymaga jednostek najlepszych, całkowicie mu oddanych. Bo okres pionierski w lotnictwie trwa nieprzerwanie, choć pod różnymi postaciami.

Możliwości lotnictwa są nadal nieograniczone...

W żadnej innej dziedzinie nie jest też bardziej słusznym twierdzenie, że o wartości zespołu decyduje *duch jednostki*. Lotnik wszak pełni swą służbę najczęściej samotnie, dźwigając przy tym na swych barkach inne życia ludzkie.

Służba w lotnictwie, najszczytniejsza jaką sobie można wyobrazić, wymaga ludzi o mężnych sercach, silnej woli i nieugiętym charakterze.

To też wy wszyscy, młodzi przyjaciele, którzy marzycie o lotnictwie, musicie dobrze poznać najpierw samych siebie. Powinniście przed decyzją przeanalizować uważnie swoje możliwości.

Jeżeli znajdziecie w sobie związek tych cech, które są potrzebne lotnikom, — stawcie się do skrzydlatych hufców.

Czeka was wielki, niezmierzony ocean powietrzny, po którym będziecie żaglować jak orły! Czekają was wspaniałe, mocne przeżycia — czeka was tysiąc i jedna Przygoda!...

Rozważcie i zdecydujcie wcześnie, byście po latach polerując stołek w dusznym biurze, nie wzdychali z bólem:

— A jednak mogłem żyć pełnią życia!

W narodzie armia, w armii — lotnictwo

Kto z nas, dzieckiem jeszcze będąc, nie marzył o rycerskich przygodach i sławie?

Albo nie czytał z zapartym oddechem o Samossierze, ułanach Ks. Poniatowskiego, lub szaleństwie Rokitny?

Kogóż nie kusił srebrny błysk szabli, stalowy rytm bagnetów, daleki pomruk dział, lub groźny ryk silnika?

W głębi jestestwa, często może utajone w podświadomości, tkwi w duszy każdego Polaka, zakorzenione mocno od wieków, umiłowanie tradycji rycerskich i żołnierskich.

Tak było od najdawniejszych czasów, tak będzie i zawsze.

Wciśnięci siłą geopolitycznego położenia między Zachód i Wschód wsłuchujemy się czujnie w odgłosy brzęku broni, w takt tysięcy maszerujących nóg i daleki, lecz groźny warkot samolotów.

Młodzi swymi poczynaniami, jako organizm państwowy stajemy się z dnia na dzień silniejsi i odporniejsi. Gwarancją całości, godności, niepodległości naszej są Siły Zbrojne.

Społeczeństwo specjalną przyjaźnią i ufnością darzy swoje wojsko biorąc udział we wzrastaniu jego potencjału nie tylko uczuciem, lecz często i czynem. Inicjatywa prywatna daje obfity plon w dziele dozbrojenia.



Urabia się równolegle z tym świadomość w społeczeństwie, że będzie ono na wypadek wojny zapleczem walczących wojsk, rezerwuarem ich sił duchowych i fizycznych oraz źródłem zasobów materialnych. Staje się powszechnie zrozumiałym, że załamanie się ducha narodowego, brak dostatecznego stopnia entuzjazmu i chęci współpracy z wojskiem, stanowić może o niepowodzeniu działań wojennych.

Mobilizują się więc nie tylko instytucje przemysłowe i społeczne, lecz również umysły i zainteresowania społeczeństwa. Podciąganie się duchowe w sprawach obrony narodowej, uświadomienie się o znaczeniu zagadnień związanych z obronnością państwa, wychowanie wreszcie młodego pokolenia w atmosferze rycerskości i kultu Armii — oto tworzenie doskonałego oparcia się moralnego dla frontu.

Trudno sobie wyobrazić w obecnych stosunkach szczerego i prawdziwego Polaka, który by, bez względu na swe przekonanie polityczne, nie interesował się stanem, rozwojem i możliwościami naszej Siły Zbrojnej.

Oczy całego świata a więc i naszego społeczeństwa zwrócone są zwłaszcza na kroczący „siedmiomilowymi butami" rozwój piątego rodzaju broni — lotnictwa (poza piechotą, kawalerią, artylerią i bronią pancerną).

Piechota jest, jak twierdzą, królową broni, lecz jej koroną jest lotnictwo.

Rozwój lotnictwa jest obecnie rzeczą tak ważną i stanowi problem tak wielki, że wiele państw stoi przed zagadnieniem oparcia swej przyszłej mocarstwowości — o potężną flotę powietrzną.

A Polska?

Polska ma wszelkie dane na to, by stać się potęgą lotniczą.

Dotychczas wielkie narody były narodami żeglarzy. Trudno nam obecnie na tym polu szukać szczęśliwych dróg i nadrobienia ogromnych zaległości, aczkolwiek zdajemy sobie dobrze sprawę z konieczności i ważności rozwoju marynarki do pewnego poziomu koniecznego dla naszego życia państwowego. Nikt temu zaprzeczyć nie może.

Nie sposób jednak nie zauważyć, że znajdujemy się w okresie, w którym wielkie państwa zastanawiają się nad wyborem dróg, którymi mają dalej kroczyć.

Potęgi morskie przeobrażają się w potęgi lotnicze. Wielka flota morska angielska, która dotychczas skutecznie broniła interesów brytyjskich na szlakach oceanicznych, była zmuszona liczyć się poważnie

z lotnictwem włoskim na Morzu Śródziemnym w czasie wojny abisyńskiej. Obecnie jesteśmy świadkami olbrzymiej rozbudowy wojskowego lotnictwa angielskiego.

Można śmiało twierdzić, *że w przyszłości wielkie narody będą narodami lotniczymi.*

Nie ulega najmniejszej wątpliwości znaczenie roli lotnictwa w przyszłej wojnie. Być może, że nie zawsze będzie ono czynnikiem decydującym, że związane ściśle z działaniami wojsk naziemnych zmierzać będzie uzgodnionym wysiłkiem ku wspólnemu celowi — zwycięstwu. Może rzadkim będzie wypadek użycia mas lotnictwa do samodzielnych działań w wielkim stylu, dla zachwiania politycznej i gospodarczej równowagi wrogiego państwa. Jedna jest tylko rzecz pewna, *że biada temu państwu, którego przeciwnik osiągnie przewagę w powietrzu.*

Przewaga taka w trójwymiarze jest możliwa do osiągnięcia tylko w pewnych miejscach i pewnych czasach. Jeżeli wypadki te często osiągane będą przez silniejsze lotnictwo, to zniszczy ono najpierw swego przeciwnika powietrznego, działając przeciw niemu w powietrzu i na ziemi (na lotniska i bazy zaopatrzenia), następnie sparaliżuje komunikację, do bierze się wreszcie bezkarnie do sił żywych na froncie oraz ośrodków najbardziej żywotnych Armii i Narodu w głębi kraju.

Lotnictwo przydzielone do wielkich jednostek będzie mogło wówczas bezpiecznie śledzić każdy ruch przeciwnika i nakierowywać pewnie i niezawodnie słabo obserwowane, a więc działając z zaskoczenia, własne wojsko. Lotnictwo samodzielne śmiało, a więc pewnie i dokładnie, sięgać będzie mogło do rdzenia obcego państwa, rwąc tam na strzępy ład, planowość i organizację w chwilach najbardziej może krytycznych.

Sąsiedzi nasi rozbudowują swe lotnictwo wojskowe, cywilne i turystyczne.

Na tym polu rywalizacji możemy i jesteśmy obowiązani wziąć udział.

Kulturą lotniczą i tradycjami równi jesteśmy państwom, które sobie ten cel postawiły. Ustępujemy im jedynie możliwościami materialnymi.

Pamiętajmy, że czas ucieka i że jesteśmy odpowiedzialni przed następnymi pokoleniami za wykorzystanie obecnych możliwości rozwoju lotnictwa dla powiększenia potęgi i prężności państwa.

Oby nie powtórzyło się niedocenienie znaczenia rozwoju lotnictwa jak niegdyś morza!

Połock, Grunwald i inne zaprzepaszczone możliwości ekspansji narodu niech będą świadectwem, że krótkie są i przemijające momenty, kiedy można dużo zdziałać. Kto wtedy nie idzie naprzód, cofa się.

Przeżywamy okres, w którym wszędzie postępuje rozbudowa sił powietrznych; *nas tu braknąć nie może.*



Fot. Aeronautica

Państwo wykorzystuje swe wszystkie możliwości rozwoju lotnictwa wojskowego, które owiane duchem bojowym rozwija swe piękne tradycje. Personel latający i techniczny zwiększa się i doskonali i ma już ustaloną opinię. Powstają i ulepszają się fabryki silników i samolotów, które znane i cenione są zagranicą. Lotnictwo sportowe, świadome swej roli, chętnie pracuje w dziedzinach, w których przydatnym może się okazać na wypadek wojny.

Wszystko to jednak wynika ze szczytnego obowiązku i nie może wykroczyć poza ograniczone ramy możliwości materialnych i duchowych pewnego zespołu ludzi i sprzętu.

Polska może stać się potęgą lotniczą jedynie wysiłkiem zbiorowym całego Narodu.

— Niech więc zacznie się od tego, że dziecko o płowych włoskach, leżąc na zielonej łące, z zachwytem i zazdrością wpatruje się w żeglujące ptaki.

— Niech starsze dzieci budują latawce i modele samolotów.

— Niech się szybowiska zaroją chłopcami i dziewczętami. Miękkie i czułe ich ręce niech rywalizują ze sobą w finezji skrętów i spiral.



Fot. Caudron

— Niech naukę christianii i crawla wyprzedza szaleństwo powietrznej akrobacji.

— Niech dusza młodych Polaków hartuje się w mrocznych cieniach nocnego lotu i gęstej ścianie mgły.

— Niech będzie ambicją każdego chłopca być pilotem wojskowym — chciażby rezerwy, chociażby sportowym.

— Niech społeczeństwo nie tylko „takie widzi świata koło, jakie tępymi zakreśla oczy", lecz rozszerzając widnokręgi zainteresowań poza zmurszały kontynent, obudzi zarazem w sobie tradycje husarskich skrzydeł.

Niech będzie ambicją każdego miasta powiatowego, by we własnym zakresie stać się miastem lotniczym, chociażby przez stworzenie u siebie lądowiska bez urządzeń i zarejestrowanie go. Bielący się na murawie napis nazwy miasta świadczyć będzie o spełnieniu chlubnego obowiązku. Duży to pożytek na wypadek wojny i wielka korzyść dla rozwoju sportu lotniczego.

Tylko zbiorowym wysiłkiem jednostek i zespołów zmieni się psychika społeczeństwa i stworzy kultura lotnicza Narodu.

Pozwoli ona na osiągnięcie wysokiego „potencjału lotniczego", na który składa się całokształt sił moralnych i umysłowych z jednej, a technicznych, przemysłowych, materiałowych i organizacyjnych — z drugiej strony.

Tylko wtedy, gdy zespół tych sił zdobędzie szerokie i mocno zakorzenione podstawy w społeczeństwie, będzie on mógł dać silne i dobrze przygotowane do wojny lotnictwo, jako pełnowartościową, wielką część składową Sił Zbrojnych. Lotnictwo to wtedy będzie mogło szybko uzupełniać się do stanów wojennych i utrzymać je mimo dużego zużycia.

Niech Polskę, leżącą na przecięciu dróg Europy, pokryje gęsty krzyż samolotów działających na kierunkach Zachód — Wschód i Północ — Południe, a utajona w nim moc państwa lotniczego niech będzie podstawą ekspansji naszej na Szeroki Świat, ekspansji dla nas radosnej i szczęśliwej w czasie pokoju, lecz groźnej, nieubłaganej dla przeciwnika w czasie wojny.

ROMAN CZERNIAWSKI

Osiągnięcia szczytowe

Miarą możliwości lotnictwa są jego osiągnięcia szczytowe. Choć inżynier umiałby niejednokrotnie zastąpić rekord obliczeniem, choć wprawny praktyk potrafiłby często z góry określić, ile się z teoretycznych możliwości da w pewnych warunkach życiowych rzeczywiście osiągnąć, mimo to jednak sprawdzian bezpośredni — rekord — stanowi zawsze najpewniejszą gwarancję tego, co się już zrealizowało i najsolidniejszą podstawę do nowych poczynań, mających jako owoc przynieść dalsze postępy.

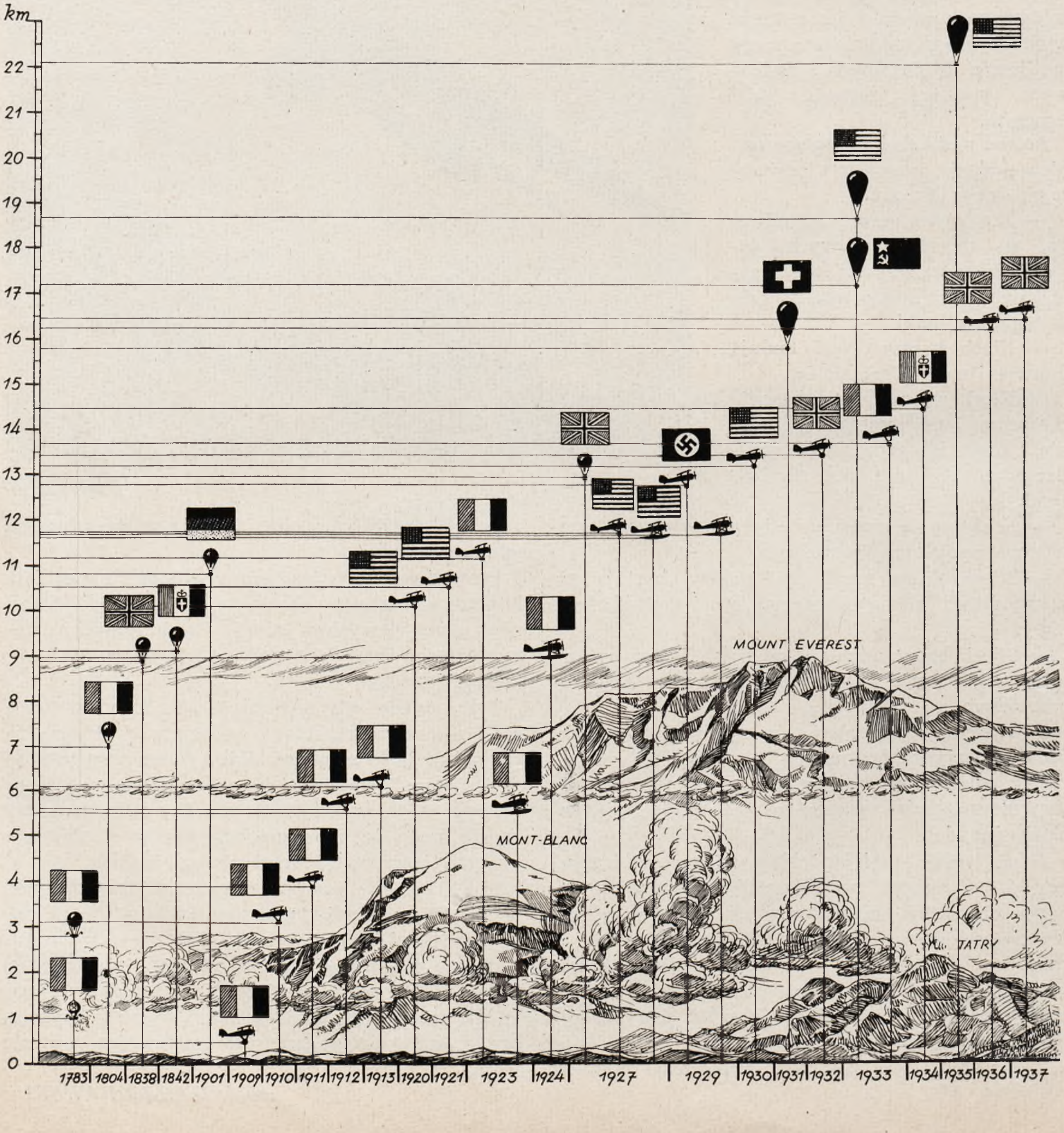
To też lista rekordów, prowadzona przez Międzynarodowy Związek Lotniczy (F. A. I.), jest stale przedmiotem natężonej uwagi specjalistów wszystkich krajów, a zawarte w niej cyfry, i w dalszym ciągu — skłonność tych cyfr do szybkiego wzrostu lub też do utrzymywania się na pewnym poziomie — stanowi pierwsze źródło poznania stanu lotnictwa i jego aktualnych widoków rozwojowych.

Rok ubiegły zaznaczył się tu szczególnym ożywieniem. Dość powiedzieć, że zmianie, nieraz kilkakrotnej, uległo przeszło 60% pozycyj. To też lektura ich jest obecnie specjalnie interesująca.

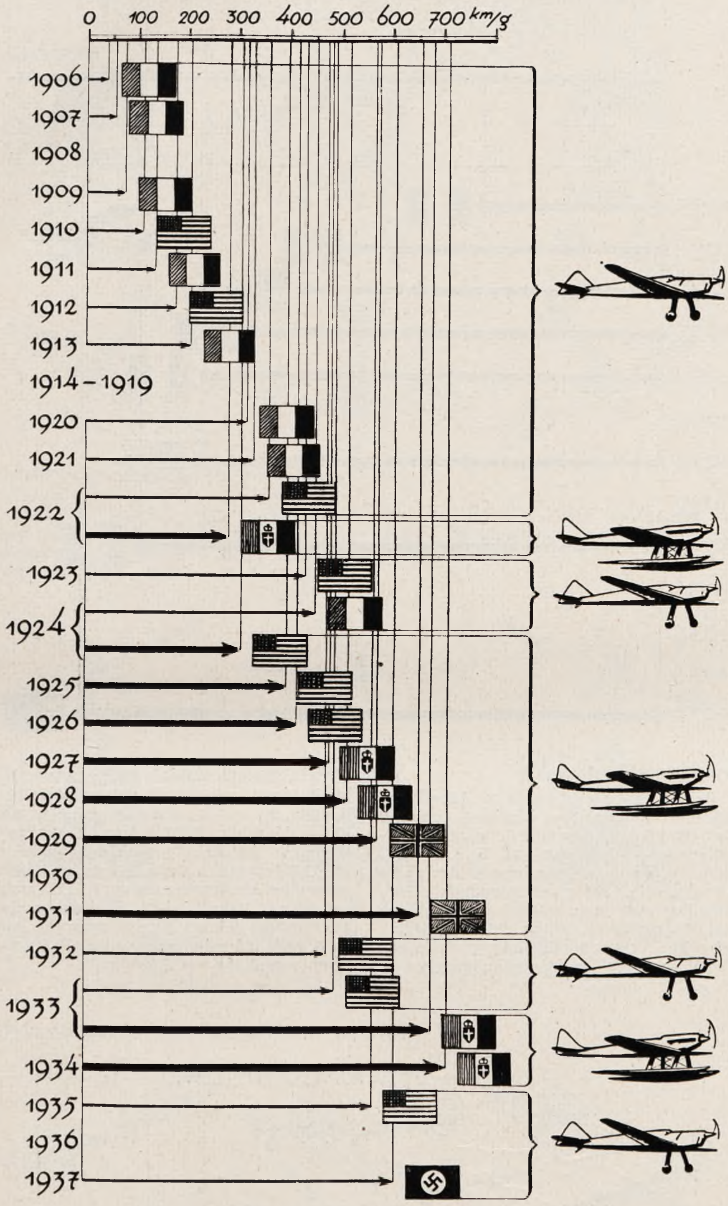
Rekordy dzielą się na dwie zasadnicze grupy: światowe (absolutne) i międzynarodowe (w poszczególnych klasach maszyn latających).

Na czele rekordów światowych znajduje się odległość w linii prostej. Od lipca 1937 r. należy ona do trzech Rosjan, pułk. Gromowa, maj. Jumaszewa i inż. Danilina, którzy na jednomotorowym dolnopłatowcu „ANT — 25“ konstrukcji prof. Tupolewa dokonali z Moskwy przelotu do San Jacinto koło

Rozwój rekordów wysokości różnego rodzaju statków powietrznych



Absolutne rekordy szybkości samolotów lądowych i wodnych



Los Angeles w Stanach Zjednoczonych. Odległość w linii „prostej" wyniosła tu około ćwierć obwodu kuli ziemskiej, mianowicie 10.148 km.

Z r. 1932 pochodzący rekord odległości w obwodzie zamkniętym Francuzów Bossoutrot i Rossi (na jednosilnikowym „Blériot 110") jest nieco większy — 10.601 km.

Wysokość jest domeną balonów. W listopadzie 1935 r. 22.066 m osiągnęli Amerykanie Anderson i Stevens na stratostacie „Explorer II". Odtąd nikt tego rekordu nie atakował. Na jesieni mają to zrobić Polacy.

Od blisko czterech lat nie zmienił się rekord szybkości — 709 km/h. Ustalił go w r. 1934 Włoch Agello przy pomocy 3100 - konnego bolida „Macchi Castoldi 72" w Desenzano nad jeziorem Garda. Był to samolot wodny.

Rekordy międzynarodowe podzielone są na następujące klasy:

A — balony,
B — sterowce,
C — samoloty,
C-bis — wodnosamoloty,
C-ter — amfibie,
D — szybowce i motoszybowce,
G — helikoptery.

W klasie C — jako podkategoria — występują samoloty lekkie. Poza tym notowane są jako osobna grupa rekordy kobiece, według takich samych klas.

Rekordy międzynarodowe samolotów

Odległość w linii prostej oraz w obwodzie zamkniętym — **(10.148 km i 10.601 km)** — jak w rekordach absolutnych (patrz wyżej).

Wysokość — 16.440 m. Por. M. J. Adam (Anglia) na samolocie Bristol 138 z silnikiem Bristol „Pegasus" 490 KM, dn. 30.VI. 1937 r. w South Farnborough.

Największa szybkość — 610 km 950 m na godz. Inż. H. Wurster (Niemcy) na BF-113 R z silnikiem DB—600 950 KM, dn. 11.XI. 1937 r. w Augsburgu.

Szybkość na 100 km — 554,3 km/g. Inż. F. Niclot (Italia) na samolocie Breda 88 z 2 silnikami Piaggio 1000 KM dn. 5.XII. 1937.

Szybkość na 1000 km — 524,1 km/g. F. Niclot (Italia) na samolocie j. w., dn. 9.XII. 1937.

Szybkość na 2.000 km — 437 km/g. M. Rossi i Vigroux (Francja) na Amiot 370 2 Hispano po 860, 8.II. 1938.

Szybkość na 5000 km — 325,2 km/g. W. Kokkinaki i A. Briandinski (Z. S. R. R.) na C. K. B. 26. 2 silniki po 800 KM, w dn. 26.VIII. 1937.

Szybkość na 10.000 km — 149,8 km/g. Le Brix i Doret (Francja) na Dewoitine z Hispano 650 KM w dn. 7 — 10.VI. 1931.

Z ciężarem użytecznym

500 kg.

Wysokość — 12.816 m.
Szybkość na 1.000 km — 524,1 km/g.
Szybkość na 2.000 km — 437.
Szybkość na 5.000 km — 325,2 km/g.

1.000 kg.

Wysokość — 12.246 m.
Szybkość na 1.000 km — 524,1.
Szybkość na 2.000 km — 437.
Szybkość na 5.000 km — 325,2

2.000 kg.

Wysokość — 11.005 m.
Szybkość na 1.000 km — 448.
Szybkość na 2.000 km — 437.

5.000 kg.

Wysokość — 8.980 m.
Szybkość na 1.000 km — 401,9.
Szybkość na 2.000 km — 307,4.

10.000 kg.

Wysokość — 7.032 m.
Szybkość na 1.000 km — 322 km/g.

Największy ciężar uniesiony na 2.000 metrów — 13.000 kg.

Rekordy międzynarodowe wodnosamolotów

Odległość w linii prostej — 7.021 km. Stoppani i Comani (Italia) na Cant Z-506 3 Alfa-Romeo 750 KM, dn. 28—29.XII.1937.

Odległość w obwodzie zamkniętym — 5.200 m. Stoppani i in. (Italia) na Cant Z-506 z Alfa Romeo 3 × 750 KM, dn. 27 — 28.V. 1937.

Wysokość—11.753 m. Por. A. Soucek (Stany Zjedn.) na Wright-Apache z Pratt-Whitney 425 KM kompr., dn. 4.VI. 1929.

Największa szybkość — 709,2 km/g. Por. F. Agello (Italia) na Macchi 72 z Fiat AS 6, dn. 23.X. 1934.

Szybkość na 100 km — 629,3 km/g. Cassinelli (Italia) na M 72 z Fiat AS 6, dn. 8.X. 1933.

Szybkość na 1000 km — 330 km/g. Fr. Ritz na He-115 dwusilnikowym, dn. 20.III. 1938.

Szybkość na 2.000 kb — 328,4 km/g. F. Ritz na samolocie i w czasie j. w.

Szybkość na 5.000 km — 308,4 km/g. Stoppani (Italia) na somolocie Cant Z-506 3 Alfa-Romeo po 750 KM 27 — 28.V. 37.

Z ciężarem użytecznym

500 kg.

Wysokość — 10.389 m.
Szybkość na 1.000 km — 330,6 km/g.
Szybkość na 2.000 km — 328,4.
Szybkość na 5.000 km — 308,2.

1.000 kg.

Wysokość — 10.389 m.
Szybkość na 1.000 km — 330,6.
Szybkość na 2.000 km — 319,7.
Szybkość na 5.000 km — 308,2.

2.000 kg.

Wysokość — 8.951 m.
Szybkość na 1.000 km — 330,6.
Szybkość na 2.000 km — 328,4.

10.000 kg.

Wysokość — 4.863 m.
Największy ciężar użyteczny podniesiony do wysokości 2.000 m — 18.040 kg.

Rekordy śmigłowców (helikopterów)

Długotrwałość lotu — 1 godz. 20 min.

Odległość w obwodzie zamkniętym — 80 km 604 m.

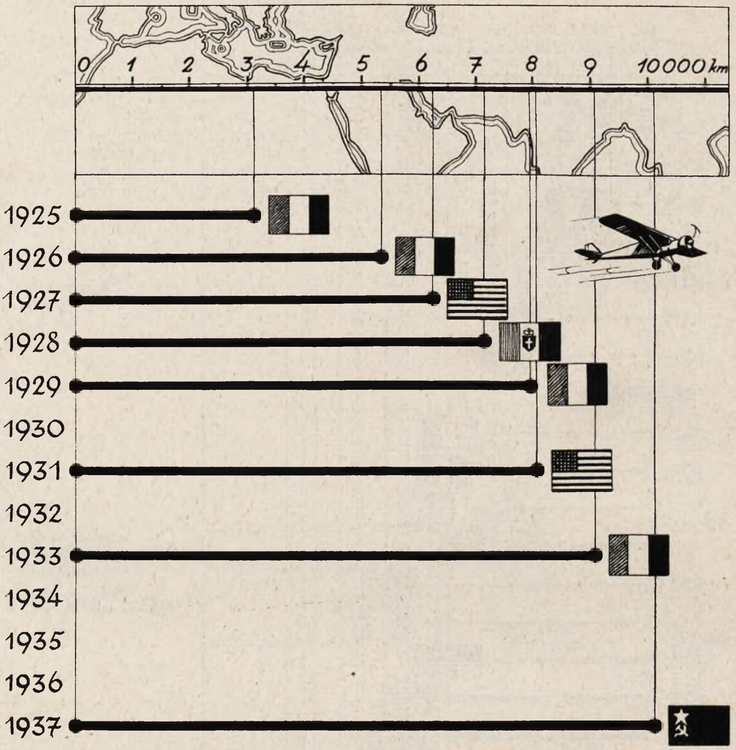
Szybkość na 20 km — 122,5 km/godz.

Wysokość nad miejscem startu — 2.439 m.

Wszystkie wymienione rekordy ustalone zostały w r. 1937 przez pil. Rohlfs'a (Niemcy) na helikopterze Focke Wulf 61.

Odległość w linii prostej — 108 km 974 m. P. Hanna Reitsch (Niemcy) w r. 1937 na helikopterze j. w.

Rozwój rekordu odległości samolotów



REKORDY POLAKÓW

Polska figuruje obecnie w tabeli rekordów 7-krotnie: w klasie A (balony) kpt. Burzyński posiada 3 rekordy długotrwałości lotu w kat. 5, 6 i 7 (57 godz. 54 min., ustanowione w dn. 15 — 18 września 1935 r. w zawodach Gordon-Bennett) oraz rekord wysokości w kat. 7 (10.853 m. w dn. 29.III 1936 r.). W tabeli rekordów kobiecych, w klasie D (szybowce) widnieje nazwisko p. Wandy Modlibowskiej, która ustanowiła kobiecy rekord długotrwałości lotu bez silnika — 24 godz. 14 min. w dn. 13 — 14 maja 1937 r. na „Komarze". Wreszcie ostatnio nazwisko Polaka, p. M. Offierskiego, znalazło się na liście rekordów motoszybowców. P. Offierski ustalił na „Bąku" inż. A. Kocjana w dn. 23.II. 1938 rekord długotrwałości lotu — 5 godz. 24 min. oraz w dn. 16.II. rekord wysokości — 4.595 m.

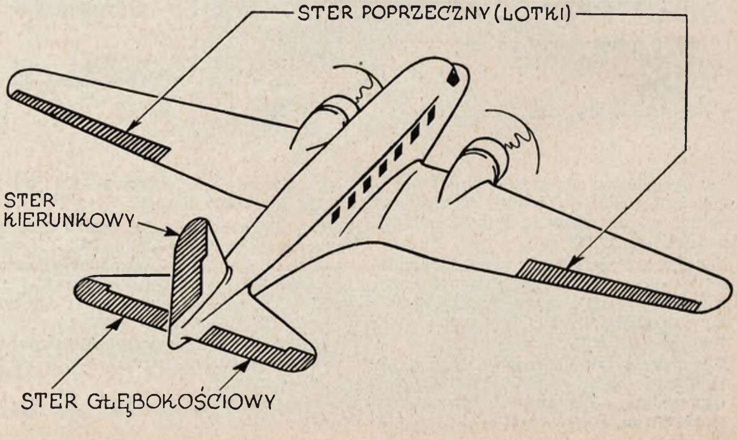
Lecimy...

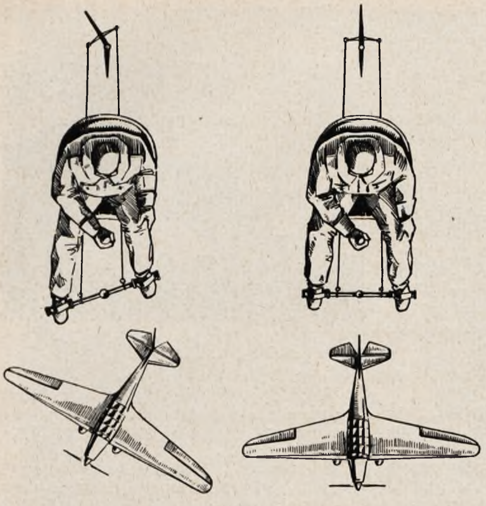
Z niezwykłej obfitości ruchów, jakie może wykonywać samolot, musi pilot wybrać kolejno te, które lepiej odpowiadają jego zamiarom, — i w każdym z nich utrzymywać swój aparat tak długo, dopóki to jest potrzebne.

Pomijając narazie możność zmiany obrotów silnika (a więc i wielkości ciągu śmigła), do kierowania płatowcem posiada pilot 3 stery, t. j. ruchome klapy, sprzężone odpowiednio ze stosownymi dźwigniami:

ster głębokościowy (poziomy),
ster poprzeczny („lotki"),
ster kierunkowy (pionowy).

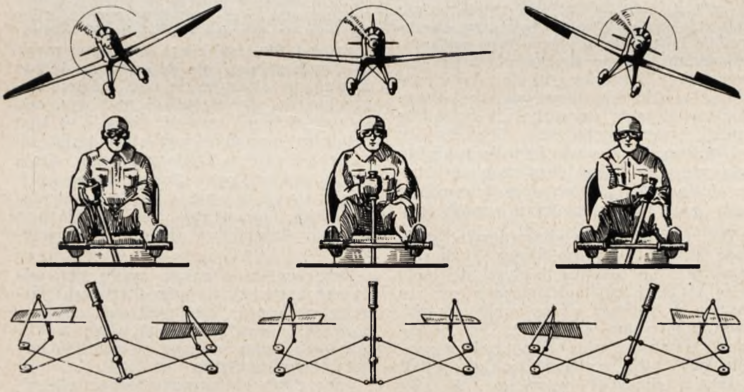
Najprostsze jest działanie steru kierunkowego, zapożyczonego ze zwykłej łodzi czy też staku: wskutek wychylenia go powstaje siła, która skręca samolot wbok.



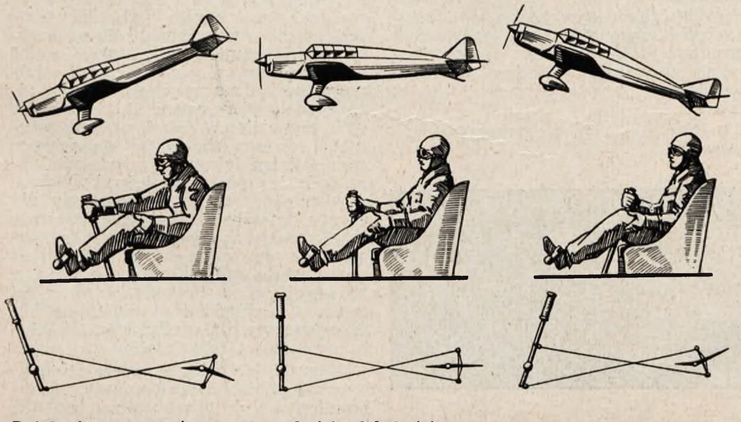


Działanie steru pionowego (kierunkowego)

Działanie lotek wynika stąd, że wychylając się w przeciwnych kierunkach deformują one skrajne części skrzydeł, przy czym po jednej stronie wypór wzrasta, po przeciwnej natomiast — maleje. W wyniku płatowiec obraca się wokół kadłuba.



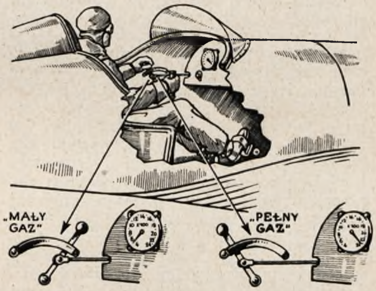
Działanie lotek



Działanie steru poziomego (wysokości, głębokości)

Odmienny jest sens działania steru poziomego. Wychylenie jego, które podnosi lub opuszcza ogon, nie wprawia samolotu w ciągły obrót, tak jak to czyniły lotki lub ster kierunkowy. Powoduje ono tylko, że aparat ustawi się pod innym kątem natarcia skrzydeł i w tym położeniu będzie odbywał dalszy lot tak długo, dopóki nie wycofamy steru z nowej pozycji. W szczególności, jeśli na początku płatowiec leciał poziomo, to obecnie będzie się wznosił, względnie opadał.

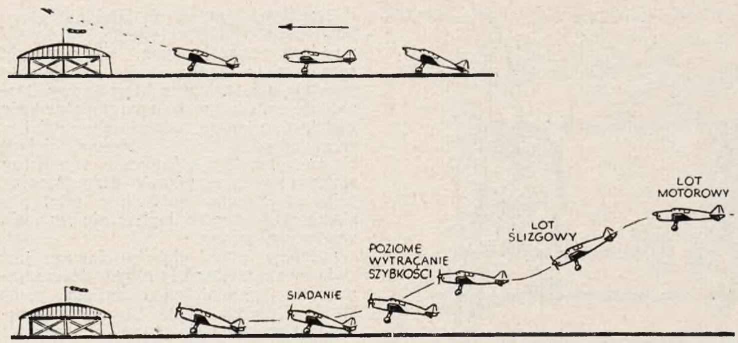
Działanie steru głębokościowego jest związane z wielkością ciągu, dostarczanego za pośrednictwem śmigła przez silnik. Gdy np. silnik pracuje na dużych obrotach, ściągnąwszy ster ku sobie, wprawiamy samolot w lot wznoszący. O ile to samo uczynimy przy wyłączonym silniku (lub też pracującym na małych obrotach), wówczas płatowiec rozpocznie stromy lot opadający. Widać z tego, że przez zmianę biegu silnika uzupełniamy do pewnego stopnia sterowanie głębokościowe samolotu. Organem sterującym jest tu przepustnica gaźnika, którą pilot może przestawiać za pośrednictwem dźwigni **do gazu**. Istota działania przepustnicy polega na tym, iż zmienia ona ilość mieszanki wybuchowej, dopływającej do cylindrów.



Opisane tu pojedyńczo zabiegi pilota muszą być w praktyce częstokroć wzajemnie łączone. Np. dla wykonania ciasnego skrętu musimy użyć wszystkich trzech sterów.

Podstawowymi manewrami pilota są: start i lądowanie.

Rozpoczynając start, przyciągamy dźwignię gazu do tyłu, ustawiając przepustnicę silnika na „pełny gaz". Pod wpływem ciągu śmigłowego samolot poczyna toczyć się na kołach, nabierając szybkości, która pozwala pilotowi wychyleniem steru wysokości (przez „oddanie knypla") podnieść ogon od ziemi. Z pomocą tegoż steru staramy się, aby płatowiec zajął przy dalszym rozbiegu taką pozycję, w której stawia najmniejszy opór. Dzięki temu samolot szybko nabiera prędkości i gdy po jakiejś chwili ściągniemy ster ku sobie, wówczas nastawione tym sposobem na duży kąt natarcia skrzydło dostarczy udźwigu tak wielkiego, iż aparat uniesie się w powietrze. Uzyskawszy pewną wysokość, redukujemy obroty silnika i zaczynamy zamierzony przelot. Oczywiście cały czas uważaliśmy na kierunek i położenie poprzeczne samolotu, używając do poprawiania ich steru pionowego lub lotek.



Start i lądowanie

Start i lądowanie odbywają się zawsze pod wiatr.

Przy lądowaniu przymykamy przede wszystkim gaz, wprawiając samolot w lot ślizgowy, nakształt tego, jaki wykonywa szybowiec, zlatujący z góry w dolinę. Lot ślizgowy winien odbywać się z szybkością większą od minimalnej, to jest takiej, przy której samolot może się jeszcze unosić w locie poziomym. W tym celu pilot nie może opadać zbyt stromo, chociaż byłoby to przezeń skądinąd pożądane ze względu na skrócenie całego manewru. Gdy wreszcie samolot znajdzie się w bezpośredniej bliskości lotniska, powinno mu zostać już tylko trochę wysokości. W tym momencie pilot zaczyna zlekka ściągać ster głębokości, co przy posiadanym zapasie energii kinetycznej samolotu w postaci nadmiaru szybkości pozwoli mu na zakrzywienie toru lotu i wprowadzenie płatowca na krótki czas do lotu poziomego. Lot poziomy winien odbywać się tuż nad ziemią, Gdy cały nadmiar szybkości zostanie zużyty, samolot lekko „przepadnie", dotykając do ziemi trzema punktami: kołami i płozą ogonową. Od tej chwili będzie on toczyć się po ziemi, dopóki opory jazdy i opór powietrza nie zatrzymają go.

Manewr lądowania, od którego dokładności zależy powodzenie całego lotu, stał się przedmiotem specjalnych wysiłków konstruktorów, zmierzających do tego, aby:

1⁰ — podejście (lot ślizgowy) mógł być jak najbardziej stromy,

2⁰ — osadzenie samolotu na ziemi odbywało się przy możliwie najmniejszej szybkości,

3⁰ — dobieg wymagał jak najmniej przestrzeni.

Te trzy żądania zmierzają w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa lądowania przez umożliwienie dokonywania jego na małych lotniskach, choćby nawet otoczonych poważniejszymi przeszkodami, w rodzaju wysokich domów i t. p.

Najprostsze jest skrócenie dobiegu przez zaopatrzenie kół w hamulce. Hamulcami tymi trzeba się posługiwać w odwrotny sposób, niż to jest znane np. z samochodu. Mianowicie w początkowej fazie wybiegu można je nacisnąć całkowicie, gdyż nacisk kół na ziemię jest jeszcze niewielki. W miarę jak szybkość spada, udźwig skrzydeł maleje, — nacisk kół wzrasta. Gdyby postępować inaczej, to na początku hamulce nie wywarłyby wpływu, w końcowej natomiast fazie dobiegu zatrzymałyby koła, powodując nieuchronnie przewrócenie się samolotu na przód (t. zw. kapotaż, albo „pop").

Częstokroć hamulce wbudowywuje się w taki sposób, iż mogą one również działać niezależnie jeden od drugiego; sprzężone odpowiednio z orczykiem, wzmacniają one działanie steru pionowego, który przy małych szybkościach słabo pracuje.

Jeszcze donioślejszym wynalazkiem są t. zw. urządzenia do zwiększenia nośności. Działanie ich jest tego rodzaju, że gdy np. pewne skrzydło bez ich pomocy przy jakiejś szybkości daje najwyżej *) 1000 kg udźwigu, to — zaopatrzone w te urządzenia, cyfrę tę może nawet podwoić. Oznacza to odwrotnie, że te same 1000 kg udźwigu osiągnie ono z nimi przy szybkości dużo mniejszej. W ten sposób możliwe jest lądowanie z mniejszą szybkością.

Do urządzeń zwiększających nośność należą specjalne klapy i „skrzela lotnicze". Te ostatnie buduje się bądź jako stałe, t. zn. umieszczone raz na zawsze w pewnej niezmiennej pozycji, bądź jako automatyczne, t. j. ustawiające się samoczynnie w potrzebny sposób, gdy tylko szybkość zmaleje a kąt natarcia skrzydeł wzrośnie. W obu wypadkach korzystanie z nich nie obarcza więc pilota żadnymi osobnymi czynnościami. Klapy (w najprostszym wypadku zbudowane jak zwykłe lotki) wychylać musi pilot. Rola jego jednak ogranicza się przeważnie do uruchomienia specjalnego mechanizmu hydraulicznego, pneumatycznego lub t. p.

*) Przy najbardziej „nośnym" kącie natarcia.



Klapy (na Fieselerze)

Nieraz oba te urządzenia daje się równocześnie.



Skrzela (sloty) na RWD-13 s

Urządzenie zwiększające nośność zwiększają jednocześnie opór, co powoduje, że tor lotu ślizgowego jest bardziej stromy.

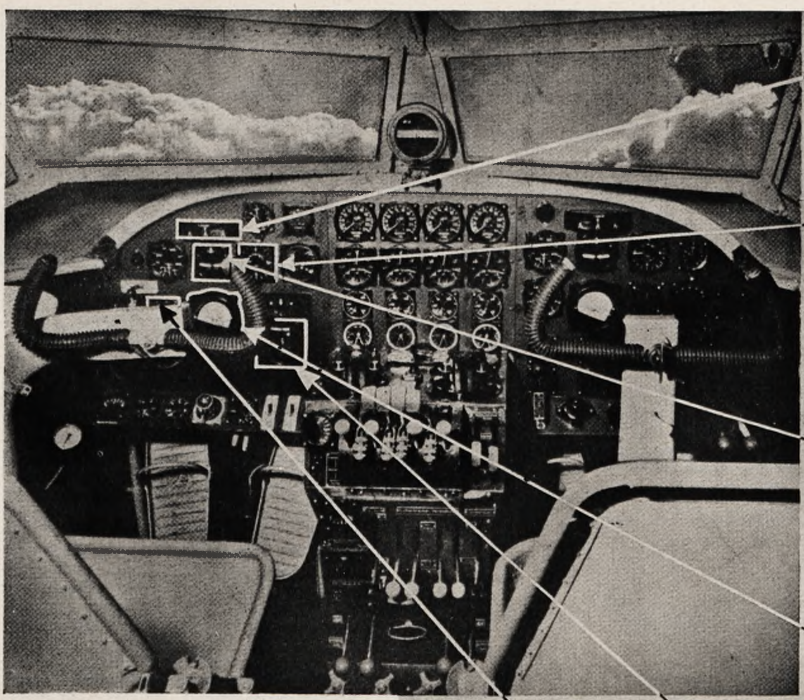
Zmniejszając najmniejszą dopuszczalną szybkość samolotu, urządzenia do zwiększania nośności ułatwiają też start. Jest to jasne, jeśli się zważy, że oderwanie samolotu od ziemi może teraz nastąpić na mniejszej szybkości, czyli po krótszym wybiegu. Natomiast w samym procesie wznoszenia nie mają one znaczenia.

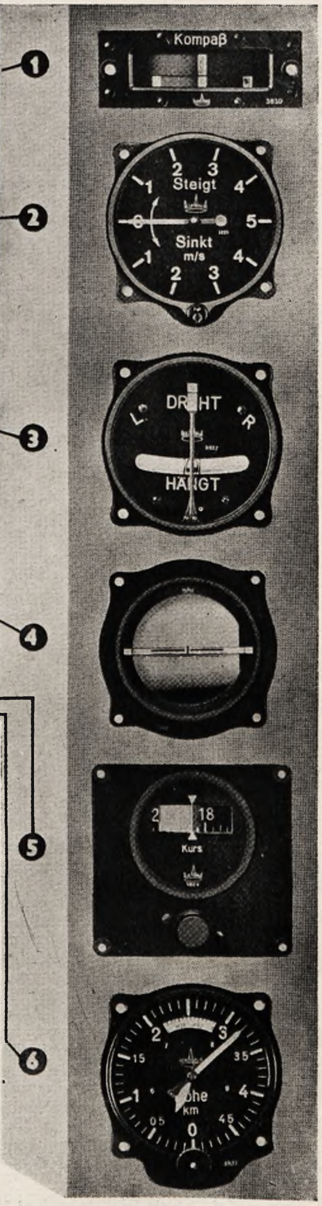
Na dalsze ułatwienie startu pozwoliło jeszcze zbudowanie śmigieł o skoku nastawnym, lub samonastawnym. Jeżeli zwyczajne śmigło dobrać najkorzystniej dla szybkiego lotu poziomego (a wszak przeważnie lot odbywa się poziomo), to okazuje się ono niezbyt korzystne do wznoszenia i rozbiegu, odbywających się powoli. Żeby i w tym ostatnim wypadku wszystko było jak najlepiej, trzeba każdą z łopatek obrócić o pewien kąt. Takie mechanizmy udało się zbudować i obecnie samolot ma więc jak gdyby dwa śmigła: na jednym startuje, na drugim robi przelot.

Przestawianie śmigła może się odbywać znowuż za pośrednictwem różnych urządzeń: elektrycznych, hydraulicznych, mechanicznych. Rzeczą pilota jest tylko w porę przestawić odpowiednią dźwignię.

Inne drobne czynności pozwalają pilotowi znacznie zwiększyć swą szybkość na przelocie. Gdy głównym celem samolotu jest umożliwić nam osiąganie jak największych szybkości, jasne jest, że cała uwaga konstruktora kieruje się na zmniejszenie „szkodliwych" oporów płatowca, jakie stanowi kadłub, podwozie i różne wystające części. Jedną z większych pozycji jest tu właśnie opór podwozia. W miarę postępu techniki przestano zadawalać się osłonięciem kół specjalnymi owiewkami, które opór ich nieco zmniejszyły. Postanowiono je całkiem usuwać, gdy nie są one potrzebne. Dziś szybkie samoloty z reguły zaopatrzone są w podwozie chowane w locie. Nie zapomniano nawet o maleńkim kole ogonowym, a na samolotach z silnikami, chłodzonymi wodą, — o chłodnicy (na dużej szybkości wystarczy dla silnika, gdy z kadłuba wystaje jej tylko część).

Wszystkie te zabiegi zupełnie nie obarczają pilota pracą. Czynność jego ogranicza się do przestawienia w stosownym czasie paru dźwigienek. Spe-





Fot. Lufthansa'y

1—kompas odległościowy, 2—wariometr, 3—skrętomierz i pochyłomierz poprzeczny, 4 — sztuczny horyzont, 5 — busola, 6 — wysokościomierz

cjalne urządzenia sygnalizacyjne przypominają mu o potrzebie wysunięcia podwozia nazewnątrz przed lądowaniem.

Najwyższy szczebel umiejętności pilotażu stanowi akrobacja powietrzna.

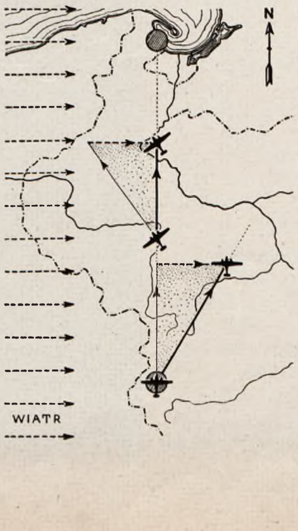
Bezpośrednio akrobacja znajduje zastosowanie jedynie w walce powietrznej. Ponieważ jednak uczy najpełniejszego owładnięcia maszyną, oswaja z niezwykłymi pozycjami samolotu, które zdarzyć się mogą np. w trakcie lotu bez widoczności ziemi w „rzucającym" powietrzu w obłokach, dając pilotowi obok wartości techniczno - pilotażowych cenną zaprawę psychiczną, stanowi ona bardzo wartościowe uzupełnienie podstawowego wyszkolenia i treningu lotniczego.

Władanie sterami i dźwignią do gazu, wychylanie klap i przestawianie śmigła, chowanie i wysuwanie podwozia, to jeszcze nie wszystko, o czym pilot musi myśleć w locie. Dlatego to właśnie od szablonowych czynności obsługiwania sterów i lotek staramy się w długich lotach uwolnić go za pośrednictwem urządzeń, noszących słusznie nazwę „pilota automatycznego".

Jeżeli lot nie ma być tylko beztroskim bujaniem w powietrzu, kiedy pilot ma wykonać jakieś określone zadania, musi on zawsze dobrze wiedzieć, co robi jego samolot. Takich dokładnych danych udzielają mu przyrządy pokładowe: busola, wysokościomierz, szybkościomierz i w. in. O pracy silnika mówią mu: obrotomierz, termometry, manometry i t. d. Instrumenty uzupełniają niejako zmysły pilota.

Nie dość jest jednak patrzyć w zegary. Oderwawszy się od ziemi, stale musi pilot o niej pamiętać. A uwaga jego tym bardziej winna być wyostrzona im więcej przeciwieństw napotyka w swej powietrznej wędrówce ze strony pogody: im silniejsze wichry oddalają samolot od celu, im gęstsze chmury i mgła zasłaniają oczom widok ziemi.

Wykonywując przelot, trzeba stale kontrolować, czy samolot posuwa się po właściwej drodze. Gdy pilot, chcąc lecieć np. z Katowic do Gdyni, skieruje przód maszyny na północ, a wiatr wieje z zachodu, to względem ziemi płatowiec poruszać się będzie ku północnemu wschodowi; odchylenie na wschód będzie tym większe, im silniejszy jest wiatr w porównaniu z szybkością samolotu. W tym wypadku trzeba więc skierować samolot bardziej ku zachodowi. Kiedy lot trwa dłużej, zwłaszcza na różnych wysokościach, napotyka



samolot wiatry o różnej sile i zmieniającym się kierunku, a wtedy dopiero tylko porównanie przelatywanej okolicy z mapą pozwala dokładnie określić, czy lecimy tak, jak zamierzyliśmy.

Porównywanie mapy z oglądanym pod skrzydłami płatowca krajobrazem nie zawsze jednak jest wykonalne. Lot nad rozległymi wodami mórz i oceanów, nawet lot nad lądem — lecz powyżej chmur (praktyka nieraz narzuca jego potrzebę), a w każdym wypadku lot w nocy — o ile tylko teren nie posiada wyraźnych cech rozpoznaw-

czych *), wymagają dalszych sposobów określenia, w jakim miejscu znajduje się samolot. Największą rolę odgrywa wśród nich pelengowanie.

Opiera się ono na wykorzystaniu cennej właściwości anteny odbiornika radiowego, że siła odbioru zależy od kąta, pod jakim antena ta ustawiona jest względem kierunku, w którym leży stacja nadawcza. W regularnej komunikacji lotniczej używa się t. zw. pelengacji z ziemi. Odbywa się ona w sposób następujący.



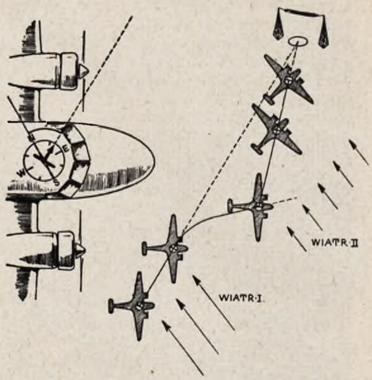
Pelengowanie z ziemi

Gdy samolot zwróci się (drogą radiową) do jednej ze stacji goniometrycznych, np. A o podanie położenia, nadając następnie dłuższą chwilę odpowiedni sygnał, wtedy A wzywa telefonicznie do pomocy drugą stację B. Każda przy pomocy obrotowej anteny ustala, w jakim kierunku względem niej znajduje się samolot w danej chwili. Zmierzywszy swój kąt, stacja B podaje go stacji A. Personel tej ostatniej, mając kąt A oraz zmierzony u siebie kąt B, wykreśla na mapie dwie linie, na przecięciu których znajdował się samolot w chwili odbierania jego sygnałów rozpoznawczych przez obie stacje. Następnie stacja A drogą radiową komunikuje załodze samolotu znalezione położenie.

Oczywiście pasiadając na pokładzie obrotową antenę i odpowiedni odbiornik, samolot sam może wyznaczyć, w jakim punkcie znajduje się, jeżeli antenę tę ustawi kolejno na dwie różne, znane sobie i pracujące w danej chwili radiostacje nadawcze na ziemi. System ten nosi nazwę pelengacji własnej.

Przy pomocy obracanej anteny można też kontrolować bezpośrednio kierunek lotu. W tym celu na lotnisku docelowym winna pracować radiostacja nadawcza. Jeśli samolot leci do radiostacji po linii prostej, to kąt, jaki antena radiowa tworzy z osią samolotu winien być stale ten sam. Gdyby samolot zboczył wówczas kąt ten ulegnie zmianie. W ten sposób pilot prowadzi samolot „na radio". Jeśli np. zmieni się kierunek wiatru lub jego siła (co wymaga zmiany ustawienia samolotu, t. zn. skierowania go bardziej w lewo lub prawo), to o zmianie tej uwiadomi pilota niebawem odchylenie anteny od poprzedniego kąta, pozwalając mu na dostosowanie się do nowych warunków.

Gdy lot **ponad** chmurami uniemożliwia pilotowi normalne orientowanie się w terenie, to lot **we wnętrzu** chmur nastręcza jeszcze i tę trudność, że pilot z reguły nie widzi horyzontu. W tych

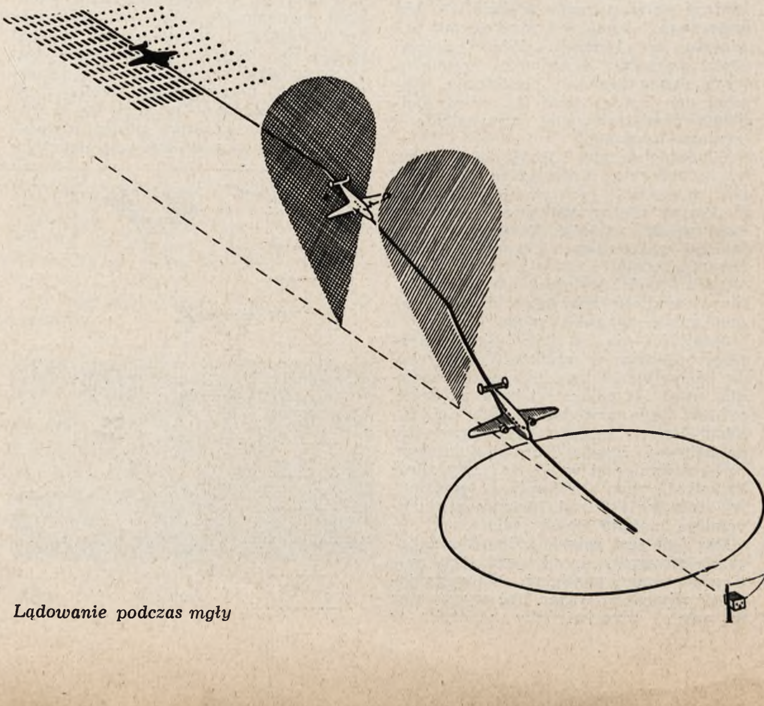


Pelengowanie własne i lot na radio

warunkach, zwłaszcza gdy samolot podlega przyśpieszeniom (co jest nieuniknione w „rzucającym" powietrzu, panującym nieraz w chmurach), pilot przestaje się orientować w położeniu samolotu, co naturalnie uniemożliwia prawidłowy pilotaż bez specjalnych przyrządów pokładowych. Najciekawszy z nich, to t. zw. „sztuczny horyzont", który wskazuje pozycję samolotu względem linii horyzontalnej: za malutką sylwetką samolotu znajduje się ruchoma linia, która stale ustawia się sama w takim położeniu, w jakim w danej chwili ujrzałby horyzont w rzeczywistości pilot. Fotografię tego przyrządu widzieliśmy na str. 11.

Nisko zwisające chmury, zasłaniające przed oczyma pilota lotnisko, zmuszają go uciec się do pomocy radia także bezpośrednio przy lądowaniu.

Nad lotnisko samolot jest doprowadzany przy pomocy goniometru. Obecność samolotu nad lotniskiem wskazu-


Lądowanie podczas mgły

*) Na liniach komunikacyjnych buduje się do tego celu specjalne latarnie.

je zanik odbioru w tzw. „stożku ciszy". Wtedy następuje nasamprzód odlot w pewnym, określonym dla każdego lotniska kierunku. Czas jego znajduje pilot według specjalnej formułki, uwzględniającej szybkość własną samolotu i wiatr. Wtedy wykonywuje się skręt o 180°; pomocny tu jest pilotowi specjalnie wyregulowany skrętomierz, tak że skręt trwa określoną ilość sekund. Następnie rozpoczyna się powrotny nalot na lotnisko, który powinien trwać siedem minut i odbywać się na ściśle oznaczonej wysokości. Odchylenia od prawidłowej drogi koryguje naziemna stacja goniometryczna. Gdy samolot znajdzie się nad goniometrem, co stwierdzane jest na słuch, kierownik portu poleca nadać pilotowi sygnał „Z—Z". Wówczas pilot zamyka gaz i podchodzi do lądowania.

Sposób ten znany jest pod imieniem systemu „Z. Z.". Stosuje się go, gdy pułap chmur nie spada poniżej 50 — 100 metrów.

Gęsta mgła czyniła dawniej lądowanie zupełnie niemożliwym. W nowszym czasie znaleziono sposób i na to, a z pomocą przyszły dalsze postępy radio techniki, wyzyskujące fale ultrakrótkie.

W okolicę lotniska docelowego — na 20 — 30 km — samolot nadlatuje przy pomocy goniometru. Dalej już korzysta z innych urządzeń radiowych.

Główną ich część stanowi umieszczony koło lotniska nadajnik, który posiada tę właściwość, że na lewo od pewnej płaszczyzny pionowej, przez niego przechodzącej, nadaje sygnały długie („kreski"), na prawo zaś — krótkie („kropki"), przy czym każda „kreska" wypada dokładnie w tym czasie, który przedziela dwie „kropki". Jeżeli odbiornik znajdzie się w sąsiedztwie środkowej płaszczyzny pionowej, wtedy słychać oba sygnały, czyli — **ciągły** ton. Otóż doprowadzony na około 30 km od lotniska samolot stara się przede wszystkim odnaleźć tę strefę ciągłego tonu. Znalazłszy ją, leci do lotniska na określonej wysokości, ustalonej indywidualnie z uwagi na przeszkody terenowe. Około 3 km przed lotniskiem wleci na tej wysokości w obszar „wstępnego sygnału lądowania", po którym winien rozpocząć zniżanie, tak aby „główny sygnał lądowania" (przed granicą lotniska) usłyszał na wysokości około 50 metrów. Po tym ostatnim pilot może z całym spokojem oczekiwać, kiedy ze zwojów mgły wyłoni się (oświetlone nadto w nocy reflektorami) lotnisko.

Zaletą tego systemu jest dokładność, z jaką można ustalić strefę dolotową, oraz że sygnały (wstępny i główny) pozwalają na zupełnie ściśle określenie odległości od lotniska, z jakiej samolot rozpoczyna właściwy manewr lądowania.

Ten pobieżny obraz techniki latania przekonywująco wyjaśnia, jak wielkie postępy osiągnęło lotnictwo na drodze do zapewnienia nam niezwykłej swobody i całkowitej pewności w wędrówkach poprzez nieskończone przestworza.

Żaglujemy ...



Jest w rozwoju szybownictwa fakt zastanawiający ludzi lotnictwa i laików. Dlaczego lot bez silnika rozwija się żywiołowo wzwyż i wszerz, zdobywa coraz więcej entuzjastów, przykuwa? Dlaczego ci, którzy zakosztowali żaglowania, wracają co roku na szybowiska dla paru skromnych lotów, dlaczego ulegają urokowi szybownictwa nie tylko młodzi zapaleńcy, harcerze i studenci, ale i dojrzali ludzie; dlaczego na „patykach pokrytych sklejką i płótnem" latają obok siebie znane asy akrobacji motorowej i młodzież, a nieraz — rodzice młodzieży?... Czy żeby kilkakrotnie „gnać" pod górę na start dla znikomych sekund lotu szkolnego, pohuśtać się w „trząchaniu" nad zboczem, narażać się w burzy i nocnym locie lub wytłuc się po wertepach drogi powrotnej z przelotu?

Widocznie jakaś specyficzna magia przykuwa starych pilotów i oczarowuje nowych, zamienia minuty żaglowe w niezapomniane emocje, pozorną monotonię długich godzin lotu w bogactwo przeżyć. „Piękne jest żaglowanie" — mówi znany as szybownictwa, Hirth. — „Lot silnikowy również przyczynia wiele radości, ale nigdy nie połączy nas tak ściśle z przyrodą i nigdy nie pozwoli odczuć spełnienia prastarych marzeń ludzkości z taką mocą i dumą, jak królewska gra z niewidzialnymi potęgami przestworzy. Lot motorowy jest może bardziej potrzebny i pożyteczny — ale żaglowanie jest piękniejsze".

Powiedziałabym więcej — żaglowanie jest fascynujące. Istnieje swoisty smak w momencie oderwania się od ziemi, wyzwolenia z liny startowej, w milczącej walce o każdą minutę lotu, o każdy kilometr więcej. Jest czar uroczystej ciszy i splendid isolation żaglowania. Jest zespolenie z żywiołem.

Błękit bez chmurki — śnieżna kopa cumulusa — liliowe smugi chmur na tle słońca skłaniającego się ku zachodowi — mroczna linia nadciągającego fron-

tu burzy — noc w poświacie księżycowej — godzina brzasku, gdy wyłaniają się z cienia zarysy zboczy i lasów — monotonna powała szarych chmur — huragan i lekka bryza — wszystko to momenty, mające swą tajemną wymowę dla szybownika. Nęci dal i wyż.

Człowiek wolny, swobodny, szybuje jak ptak. Tonie w białej mgiełce obłoka, zawieszony w czasie i przestrzeni, wędruje od chmury do chmury, po czystym niebie szuka oznak termiki, wypatruje, wyczuwa. Kieruje się instynktem i zdobytym doświadczeniem, rozważa i — liczy na uśmiech szczęścia. Idzie na przelot. W urok nieznanej przygody, w niewiadome. Mija dalekie wzgórza, doliny, rzeki, gościńce, miasta, gdzie kaprys termiki i wiatru zaniesie szybowiec.

Gdy przyjdzie lecieć z burzą, pilot walczy na granicy dwu światów — obserwuje groźne, przewalające się kłębowisko chmur wśród błyskawic i potoków deszczu, mając z przeciwległej strony pogodę, ciche, słońcem zalane krajobrazy. Szybownik musi wytrwać do końca, do ostatniej chwili nie wolno mu uznać się za zwyciężonego — aż do momentu, gdy nie ma najmniejszych szans kontynuowania lotu. Nieraz przyjdzie zacisnąć zęby, przetrzymać przelotny zanik warunków lub własną niepewność i załamanie. Walczyć do krańca możliwości, zostawiając konieczny zapas energii na lądowanie przygodne, gdy szybowiec, spragniony odpoczynku po długim przelocie lub łamańcach w chmurze, siada gładko na łące, wślizguje się na zbocze, telepie po nieoczekiwanych wertepach. I wreszcie — wytchnienie. Znużony pilot zrzuca spadochron, otwiera limuzynę, kontempluje barograf — jedynego towarzysza lotu, który mu w powietrznej samotni rejestrował wymowną linią emocje przeżyć. Wyciąga mapę i oblicza wynik lotu...

Oto czym jest przelot szybowcowy, najwspanialszy sport ze wszystkich. Sport, który daje nie tylko rozkosz lotu, grę z wiatrem, słońcem i chmurami, lecz każe myśleć, wybierać i szybko decydować oraz uczy opanowania siebie i ujarzmienia sił przyrody. Loty w chmurach, loty burzowe, są sprawdzianem wartości psychicznych pilota, doskonalą jego technikę latania, a poza tym dostarczają materiału do poważnych badań naukowych. Pilot bezsilnikowy, postawiony wobec ciągle nowych problemów, nie lata bezmyślnie. Docieka, poznaje, rozwija wszechstronnie zdolności, a uzbrojony w hart i wiedzę śmiało może stawić czoło żywiołowi. Szybownictwo wydatnie współdziała z młodą gałęzią wiedzy, meteorologią, której badania zarówno są użyteczne dla pilota, jak spostrzeżenia z lotów wyczynowych są cennymi dla naukowca. Kto spróbował przelotu — w groźnej scenerii burzy, czy w dzień słoneczny — rozumie i odczuwa atrakcje tego królewskiego sportu, a kto raz zaczął żaglować — nie potrafi już rozstać się z szybownictwem.

Nie powinno dziwić, że mowa tu specjalnie o przelocie. Przelot bowiem jest koroną żaglowania i celem dążeń każdego szybownika. Lot przy zboczu mniej obfituje w urozmaicenia dla starego pilota, jest jednak cenną korzyścią z lotu czasowego hartowanie woli i zaprawa do trudniejszych zadań i możliwości.

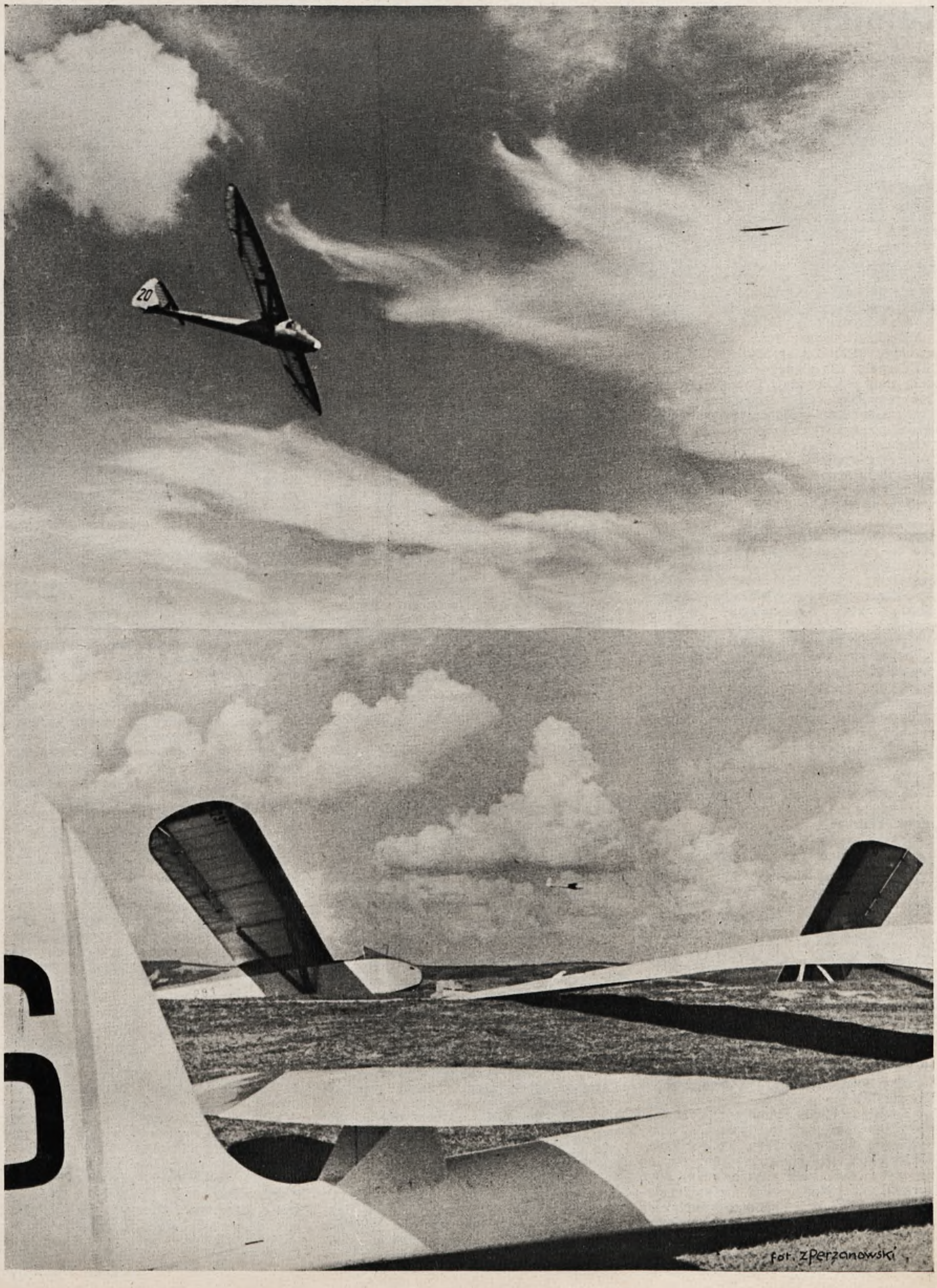
Krzywdę wyrządziłoby się własnym wspomnieniom, gdyby nie utrwalić wrażeń z drogi dojścia do pilotażu szybowcowego. Pierwszy lot, pierwsze oderwanie się od ziemi bez opieki instruktora pozostałego na dole, samodzielny pilotaż lub zdanie się na łaskę wiatru i stateczności szybowca w ciągu paru sekund, które wydają się wiekami — to bezpośredniość i świeżość pierwszego przeżycia, to wstrząsający moment. Wdzięk szkolenia szybowcowego polega na tym, że od pierwszego szurania jest się zdanym na samego siebie, na własną orientację i błyskawiczną decyzję. A później — ta gradacja w zdobytych umiejętnościach! Poprzez pierwsze litery alfabetu A, B, C — wstępuje się po stopniach góry na szczyt, z esów floresów lotu ślizgowego do pierwszego żagla. Duma wyskoczenia ponad start, rozkosz „puchnięcia" i smutna konieczność „duszenia". Coraz dłużej w powietrzu, coraz wyżej i dalej. Pierwsze lądowania pod górę, holowanie za samolotem, znajomość z kaprysami termiki, akrobacje... Niebo — niewidzialne z lotu na plecach, ziemia — zakryta płaszczem chmur, otulona mrokiem nocy. Niezapomniane przeżycia, ciągle zmienne i nieoczekiwane. Wieczne dążenie do poprawy wyników, do nowych możliwości.

Dokąd zajdziemy w locie bez silnika? Trudo przewidzieć. W ciągu osiemnastu lat od minutowych lotów zrobiono wymowny przeskok do przelotów po 600 km, przelotów docelowych, okrężnych, grupowych. Każdy start przynosi pilotowi niespodziankę: lot może się skończyć po kilku rundach lądowaniem obok szybowiska, ale może też wyniknąć z niego i wyczyn — ciekawy przelot lub wykrycie nowej energii lotu. Przyszłość należy do nas.

Z tych racji interesuje się szybownictwem profesor politechniki, popiera je i subwencjonuje państwo, zbiera doświadczenia konstruktor, pilot i meteorolog, lata żądny przygody harcerz, inżynier, wojskowy, zamiłowany samotnik i człowiek towarzyski, kobieta, młody sportowiec i stary wyga powietrzny. Szybownictwo jest dla wszystkich. Siła jego atrakcji powinna pociągnąć jak najszersze masy i przetworzyć nas w naród o duszy lotnej. Szybownictwo — to ciągle otwarte pole do nowych doświadczeń, szkoła charakterów w samotnym locie i dyscyplinie startu, bogactwo wrażeń i przeżyć. Popularność szybowca zatacza coraz dalsze kręgi: z szybowisk i lotnisk, biur konstrukcyjnych i modelarni idzie między ludzi, by pociągnąć obietnicą rozkosznej włóczęgi po niebieskich drogach.

Czy ci, których marzenia wolnej wędrówki kierowały na dalekie morza, zamglone szczyty lub na biały ślad narciarski nie zapragną wytyczać ścieżek błękitnych w bezkresie przestworzy?... Ujrzeć ziemię z wysoka i rzec z Zaratustrą: „Nauczyłem się latać... Wy spoglądacie w górę, gdy chcecie podniesienia. Ja patrzę na dół, bom jest wyniesiony. Teraz lekki jestem, teraz bujam, teraz widzę siebie przed sobą, teraz tańczy bóg jakiś przeze mnie"...

Maria Younga-Mikulska


20
fot. Z. Perzanowski

Lotnictwo dla mas

Wielka wojna, zastawszy lotnictwo — gdy chodzi o maszyny cięższe od powietrza — niemal w okresie niemowlęctwa, wprzęgła samolot odrazu do swoich zadań, czyniąc zeń groźne narzędzie walki. To była jego pierwsza służba dla ludzkości.

Zarazem jednak olbrzymi postęp pod względem doskonałości technicznej umożliwił, że zaraz po wojnie rozpoczęto używać samolotu w nowej roli: jako środka komunikacji handlowej. Dla korzystających zeń był to jednak wówczas sposób więcej konieczny, niż przyjemny i bezpieczny: wystarczy popatrzeć, jak się te samoloty prezentowały od zewnątrz, — nawet bez wnikania w ich konstrukcję, silniki, wyczyny.

Wszakże znaczna ilość pilotów, jacy w ciągu kilku lat służby zdążyli polubić samolot dla samego latania, spoglądała nań już inaczej. Poczęli oni szukać sposobów, aby przyjemności tej, która tak łatwo stawała się treścią ich życia, nie być pozbawionym i w czasie pokoju.

Jedni rozpoczęli tedy odwrót od coraz mocniejszych poprzednio silników do całkiem małych — i tą drogą powstaje na Zachodzie po r. 1920 szereg udatnych płatowców niskiej ceny i niskich kosztów utrzymania. Inni jeszcze — do tych częstokroć przyłączali się zupełni nowicjusze — wrócili jeszcze dalej, aż do lotów bezsilnikowych na „ślizgowcach powietrznych", dając tym początek nowoczesnemu szybownictwu.

Kierunek pierwszy, motorowy, mimo niebagatelnych dorywczych sukcesów, prowadził długie lata żywot tylko wegetacyjny. Główną przyczyną były trudności z małymi silnikami; w tym samym czasie samoloty większej mocy znaczyły swą drogę nieustannym wzrostem bezpieczeństwa, szybkości i komfortu. To też w wielu krajach parokrotnie ponawiane usiłowania stworzenia samolotu dla szerszych warstw kończyły się ostatecznie przejściem do mocy średnich.

W tym samym okresie szybownictwo, od lotów ślizgowych przeszedłszy do żaglowych, doskonaląc bez ustanku sprzęt i coraz nowe odkrywając możliwości, milowymi krokami posuwało się naprzód. Dało się to osiągnąć, ponieważ z wzajemności za cenne spostrzeżenia na pomoc rychło przyszły tu liczne placówki naukowe, a z drugiej strony — latanie szybowcowe nie tyle wymagało od swych adeptów pieniędzy, ile czasu; tego mu nigdy ofiarni pionierzy nie żałowali.

Odkrycie t. zw. termiki i nauczenie się sposobów jej wykorzystywania, co nastąpiło około r. 1930, obdarzyło pilota szybowcowego prawdziwą swobodą, uwalniając go od dawnego przymusu latania nad zboczami gór, obostrzonego warunkiem, aby jeszcze i wiatr był specjalnie pomyślny. To też coraz dłuższe setki kilometrów, przebywane na szybowcach przez licznych pilotów, sprawiły, że wkrótce od bezpretensjonalnej satysfakcji samego unoszenia się w powietrzu przeszło szybownictwo do dalszych, bardziej ambitnych celów. Obudziło się, tajemnie przez niejednego hodowane pragnienie, aby lecieć, **kiedy** się zechce, a po tym — **i dokąd** się chce.

Zrazu szło to jednak opornie. Puszyste kłęby cumulusów, które bez wyboru — jak się na początku zdawało — zalegały niebo nad górami i równinami, nad lasami i polami, okazały się wkrótce bardziej wymyślne. Miały one jakieś swoje upodobania, które niełatwo było rozpoznać. Poczęto je badać. Niektórzy sądzili już, że odgadli. Ale zaraz praktyka pouczała, jak zawiłe są prawa natury. A wtedy, im śmielsze nadzieje łączono ze słonecznym motorem, tym przykrzejszy był żal zwątpienia. A jeśli nawet — na los szczęścia — udawało się latać długo i daleko, to przecież dwa tkwiły wciąż na tym obciążenia: góry pozostały niezbędne przynajmniej jako „odskocznia" do wyczynu, zaś po szczęśliwym przelocie na każdy kilometr szybowca aż dwa musiała zrobić drużyna transportowa.

Radą na to miał być motoszybowiec. Pomysły takiej maszyny datowały się, choć w nieco odmiennym rozumieniu, jeszcze od samych początków. Teraz nabrały one określonego znaczenia: miał to być środek do samodzielnego startu, poza tym — lekarstwo na zdradliwą zmienność pogody.

Połączenie szybowca z samolotem okazało się bardzo trudne do zrealizowania. Musiano, na początek przynajmniej, z wielu wygórowanych żądań szybowcowo - wyczynowych zrezygnować, i w ten sposób zbliżyli się szybownicy do *płatowca* o słabym silniku. Otrzymano w ten sposób aparaty, które nie zawiele miały wspólnego z szybowcem, choć miernie przedstawiały się również, jako maszyny motorowe.

Stąd łatwiejsza prowadziła droga do ekonomicznego samolotu, niż do wyczynowego szybowca z pomocniczym silnikiem. I w tym też kierunku zwróciło się wielu takich, którzy potrafili zdobyć na swe lotnicze zamiłowania trochę pieniędzy, ale nie mogli tracić długich tygodni na szybowisku — z niepewnym wynikiem.

Ludzie ci jednak chętnie podejmowali hasło uproszczenia pilotażu, które stanowi jeden z elementarnych warunków prawdziwej demokratyzacji lotnictwa. Usiłowało je wcielić w życie wielu amatorów: tak na przykład zrodził się głośny przed trzema, czterema laty „Pou-du-Ciel". Zamierzenia te zawiodły, podobnie jak nie znalazły dotąd rozpowszechnienia osobliwie wyglądające wynalazki inżynierów amerykańskich. Wszystko to rozbudziło jednak nieznane przed tym zainteresowanie ogółu dla latania na własną rękę.

Trudności w poczynieniu tak radykalnych uproszczeń, jakich pragnęli szermierze „nowego lotnictwa", skłoniły do budowania małych samolotów zwyczajnej postaci. Staranne opracowanie ich własności lotnych pozwoliło i tu uzyskać w praktyce znaczną łatwość latania. Miarą ich powodzenia jest ilość typów samolotów małej mocy, których skonstruowano w ostatnich latach liczne dziesiątki. Z drugiej strony liczba egzemplarzy niektórych z nich, bardziej wziętych, idzie już dzisiaj w tysiące.

A tymczasem szybownictwo dokonało ostatniego kroku naprzód. Wbrew nawet uczonym wywodom poważanych krytyków, pionierzy wierzyli, że potrafią przestać być igraszką w ręku ślepego kaprysu pogody. Zaczęli latać z mapą i ołówkiem, podpatrywać ptaki, radzić się rolników i szukać w krajobrazie dowodów na niepoznane jeszcze prawdy. Ich upór został sowicie wynagrodzony. Niewiele czasu upłynęło, a oto ci sami, którzy ich niedawne słowa nazywali najzłudniejszymi mrzonkami, stanęli w pierwszym szeregu, podejmując wspólnie trud dalszych badań. Ledwie w roku 1934 pojawił się w Polsce w „Skrzydlatej" pierwszy głos o „mapę" termiki, a już w dwa lata później układał ją Instytut Techniki Szybownictwa.

Dziś żaden szanujący się pilot nie poleci już „po omacku". Musi się wpierw wywiedzieć dobrze o pogodę, — i tu, gdzie startuje, i tam, dokąd leci, i nawet wszędzie po drodze. Do każdej pogody trzeba mu osobnych wskazówek na trasę: gdzie „nosi", gdzie „dusi". Jedne okolice omija, drugie właśnie wybiera, choćby nadłożył za to drogi,— a w różnych miejscach ma zaznaczone stałe „kominy", gdzie zawsze w biedzie może się poratować. W ten sposób procent ryzyka ustępuje coraz bardziej na miejsce podrzędne.

Tak oto nabrało sensu niezwykłe słowo „turystyka szybowcowa". Co ono będzie znaczyć, to pozwalają nam przeczuć cyfry z ostatnich polskich zawodów: 30 pilotów, 10 dni latania, przeszło 17.000 kilometrów!

A zarazem przy przodującym udziale Polski wyłaniać się już poczyna z mnogości konstrukcji prawdziwy motoszybowiec. Finezyjny aparat Instytutu Techniki Szybownictwa i Motoszybownictwa, rekordowy „Bąk" — stanowią już coś więcej, niż zadatek.

Tak oto w ostatnich latach zaznacza się w lotnictwie coraz silniej dwoistość rozwojowa, będąca właśnie wyrazem dążenia ogółu do samodzielnego latania. Gdy lotnictwo komunikacyjne, nie mówiąc już o wojskowym, za wszelką cenę uparcie dąży do podwyższenia szybkości, całkowitego uniezależnienia się od niepogody, zapewnienia jak największej wygody podróżującym, w tych czynnikach poszukując swego przeznaczenia, równolegle rozwija się lotnictwo tanie, bez większych wymagań odnośnie „wyczynów", wolne od upodobań do komfortu i luksusu, które chce za to stać się naszym prawdziwie nieodłącznym towarzyszem.

Nie odrazu i nie wszędzie przyszło zrozumienie, że i ten nowy gatunek, choć zrodził się przede wszystkim z pragnienia latania dla samej jego przyjemności, jest również nieodzowny. W Polsce od samego początku swego istnienia ofiarowała mu całe swe poparcie Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Dlatego to właśnie na tylu szybowcach, motoszybowcach i słabosilnikowych płatowcach widnieją tak często cztery litery, będące symbolem ofiarności całego społeczeństwa na najżywotniejsze potrzeby państwa: L. O. P. P.

Tadeusz Wasiljew




Znacie — no to posłuchajcie...

Dziś wszyscy na pamięć znamy już odpowiedź na pytanie: jak zostać lotnikiem?

Wiemy więc, że najlepiej w szkolnych latach pracować w modelarstwie lotniczym, potem przejść kurs szybowcowy, wreszcie ukończyć pilotaż motorowy w P. W. Lotn. lub w aeroklubach i tam się doskonalić.

Ukoronowaniem tego będzie dyplom lotnika wojskowego uzyskany w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

Dęblin to szczyt marzeń każdego początkującego lotnika, to „gniazdo orląt".

Dęblin — kolebka wielu pokoleń lotniczych, żywa historia męskiego wieku naszego lotnictwa wojskowego.

Z każdym budynkiem, z każdą salą, ze stawem i drzewami w parku, z okolicznymi polami — związane jest wspomnienie o serdecznym przyjacielu, dowódcy czy instruktorze — o zdarzeniach smutnych czy zabawnych, lecz zawsze jędrnych. Każde wspomnienie jest ciepłe i mocne, z łezką sentymentu lub błyskiem humoru.

Jak doszedłem do Dęblina ja, jak doszło wielu innych i co stąd wynosimy?

Będą czytali moje słowa ci, którzy nie znają gniazda, ale wiedzą na pamięć, że aby zostać lotnikiem, trzeba itd., będą i ci może, co oglądali dzień po dniu z lotu ptaka, przez długie miesiące lub lata Dział Nauk, twierdzę, forty, park ze stawem — co zostawili tu kawał swojego serca i kawał dęblińskiego, bijącego zdrowym tętnem serca — zabrali. Jednym i drugim powiadam jak ten przysłowiowy gawędziarz: znacie — no to posłuchajcie.

W tej chwili właśnie, gdy siedzę z piórem w swojej sali, zbliża się rzeźki, wiosenny wieczór po ukończonym dniu pracy — lotnym i słonecznym.

Przed gmachem Dowództwa spływa majestatycznie z masztu chorągiew, a trębacz gra hejnał.

Pamiętacie? Słyszycie?

Dziś hejnał ten jest dla mnie i ze mnie. Jestem tym, którego twarz pali pęd powietrza w odbytych lotach, a w uszach szumi warkot motoru, — tym, dla którego jest Dęblin z jego hangarami, samolotami i zielenią lotniska.

A przecież był czas, gdy będąc małym uczniakiem, nie wiedziałem o istnieniu Dęblina, PWS-ów, RWD i PZL-ów — gdy tylko raz w roku zobaczyłem na horyzoncie głębokiego, wołyńskiego miasteczka zbłąkany samolot.

Tęskno mi było do niego i jak daleko!

Wiedziałem tylko, że można latać i śniło mi się po nocach, że latam. Ale ten, raz ujrzany samolot, nie napróżno zbłądził nad Wołyń. Zadzierzgnął się pierwszy węzeł łączący duszę chłopca z powietrzem i — okazał się trwałym.

Pierwsze kroki

„Młody Lotnik" w szkolnej bibliotece, bambus ze złamanej tyczki do skoków i zimowe popołudnia, spędzane w szkole w gronie kolegów, sprawiły, że zbudowałem pierwszy model latający.

Latał naprawdę, choć nie wiedziałem dobrze dlaczego.

Dziś napewno młodzi modelarze zdają sobie z tego sprawę. Wiedzą o spółczynniku Cy, o oporze czołowym i o ciągu śmigła, bo mają instruktorów, mają LOPP.



Moi młodzi koledzy mogą dziś nazywać modele swoimi inicjałami z dodatkiem 1, 2, 3..., bo opracowali je świadomie, nauczeni podstaw teoretycznych. Ja robiłem trochę wg wzorów, zdjęć i rysunków, trochę „na czucie", co nazywa się — jak później dowiedziałem się na Politechnice — „π razy oko".

Cyrkiel, suwak, lotnisko

Po tym przyszła właśnie Politechnika. Całki, różniczki, naprężenia złożone, prosta Pascal'a i — byle prędzej do maszyn, do mechaniki lotu, tunelu aerodynamicznego. Żeby wreszcie dowiedzieć się dokładnie, dlaczego samolot lata, jak zrobić, aby latał dobrze, aby był lepszy od innych, istniejących.

Uczyłem się, kreśliłem, projektowałem, ale — przyszła pewna wiosna, jakiś niepokój, tajemnicze narady w kreślarni. Zrodziła się z tego wyprawa szybowcowa!

Ku wyraźnemu niezadowoleniu asystentów odłożyłem na pewien czas deskę, cyrkiel i książkę, i wszedłem do grona spiskujących.

Ogniskiem tej „zarazy szybowcowej" był w Warszawie Aeroklub Akademicki. Trzeba było sprzętu i pieniędzy, a były tylko ręce chętne do roboty i zapalone umysły. W ciemnym pokoiku od podwórza (Chmielna 27) układały się plany batalii przeciwko zasobnym tego świata. Efekt był.

Więc jeszcze parę miesięcy klejenia, piłowania, łatania i wreszcie pierwszy, niezapomniany lot na CWJ-ce za samochodem.

Po Mokotowie — Polichno. Czajka, kat. A, B. Przyzwyczaiłem się do szybowców, pokochałem je, ba — nawet trafiłem do Mekki szybownictwa, do Bezmiechowej.

Na szczyt Słonnego wchodziłem z nabożeństwem i czcią. Wiedziałem, że można żaglować, ale gdy poraz pierwszy zobaczyłem żaglujące szybowce, mówiąc po lwowsku, „zatkało mię".

Po pewnym czasie i ja żaglowałem. Zrobiłem kat. C.

Powrót z Bezmiechowej do Warszawy. Dowiaduję się w Aeroklubie, że jest instytucja zwana P. W. Lotniczym, gdzie taki śmiertelnik, jak ja, — goły jak święty turecki — może nauczyć się latać na motorach darmo.



Zgłoszenie, chwile oczekiwania i niepewności: czy będę przyjęty? Badania w Centrum Lotniczo-Lekarskim...

Skończyło się wszystko pomyślnie. Jadę do Lwowa na szkolenie w P. W. Lotniczym. Odprowadzają koledzy, życząc „przepisowo“ — „złamania karku“.

Szkolimy się na Hanriotach. Na skrzydłach biało-czerwone szachownice — takie, jakie widziałem na zbłąkanym nad Wołyniem samolocie.

Pomyśleć, takie mi to wówczas wydawało się dalekie i niedościgłe, a teraz sam latam! Mam w ręku gaz i stery! Mogę pokierować samolotem, gdzie chcę i mogę polecieć nad wołyńskie wioski i miasteczka i zbudzić w przygodnych widzach, w zadzierających ciekawe głowy chłopcach to, co się kiedyś we mnie zbudziło.

Przypominam sobie wszystkie etapy „wchodzenia w lotnictwo“, — co za piękne, pełne życia. Ileż w początkach zmartwień, że za wysoko wyrównałem nad ziemią, albo puściłem maszynę na kółka, że samolot nie chce w skręcie „leżeć“, a ile radości i zadowolenia, gdy wreszcie „złapie się dryg“.

Przychodzą loty samodzielne. Samolot jakiś lekki i pusty. W przedniej kabinie, gdzie dotychczas było PKO ucznia — instruktor, kiwa się teraz smętnie od burty do burty drążek sterowy.

Wylaszowany! Poczciwy Hanriot wylądował, podwozie całe. Westchnienie ulgi. Do czego tę chwilę porównać? Matura? — Mało!

Duma — jak przy pierwszym włożeniu długich spodni we wczesnej młodości. Szczęście, — jak chyba przy przyjściu na świat (gdyby można było wtedy zdawać sobie z tego sprawę).

Przecież to pierwszy dowód dojrzałości pilockiej (mocno jeszcze niedojrzałej).

Od tej chwili liczy się nowa era w życiu pilota.

Każdy dzień, miesiąc i rok przynosi coś nowego: krok naprzód. Każdy lot wzbogaca doświadczenie i dodaje pewności i zaufania do siebie, sterów i powietrza.

A każdy dzień podzielony na dwie części: lotnisko i Politechnika.

Jedno stawia zagadnienie, a drugie je rozwiązuje i odwrotnie. Wspaniale się uzupełniają.

Każdy ruch drążka i grę silnika rozumiem, wiem dlaczego stało się tak a nie inaczej. W kreślarni za to, przy projektowaniu, mam w oczach i w pamięci obrazy i wydarzenia z lotniska, hangaru i powietrza.

Skrzydlata husaria

Najwyższym dziś rodzajem lotnictwa jest lotnictwo wojskowe.

Stawia ono największe wymagania w odniesieniu do sprzętu, organizacji, a przede wszystkim do człowieka. I to zarówno pod względem fizycznym jak i charakteru.

Jasnym więc jest, że najbardziej pociągającą i najbardziej zaszczytną jest bezpośrednia służba w lotnictwie.

Dlatego każdy pilot wtedy dopiero czuje się nierozerwalnie związanym z lotnictwem, gdy wdzieje szary mundur i pozna najważniejsze dziś zadania i prace lotnictwa wojskowego.

W Dęblinie

Do Szkoły Podchorążych Lotnictwa wiedzie droga przez trzymiesięczną służbę w szkołach podchorążych innych rodzajów broni.

Ja byłem w piechocie.

Po Bożym Narodzeniu przychodzi wiadomość: odjazd do Dęblina.

Ochotników było wielu. Część tylko przebrnęła przez badania, więc wyjeżdża nas kilku, żegnanych smętnym spojrzeniem i żałością tych, którym nie danym było...

Parę godzin w pociągu z myślami i ciekawością: jak tam będzie — i wreszcie Dęblin. Przed dworcem pyta nas szofer wielkiego auta, czy przyjeżdżamy do Szkoły, na lotnisko.

Tak.

Pierwsza niespodzianka. Gdy byliśmy strzelcami z cenzusem, tego nie było. Auto!?

Do Szkoły przyjeżdżamy w nocy. Na korytarzach ciepło, wytwornie. Każą chodzić cicho, żeby nie pobudzić śpiących i ostrożnie, aby nie uszkodzić (gwoździami butów z piechoty) posadzki. Na oknach kwiaty.

W porównaniu z niedawną przeszłością, takie wszystko „uroczyste“, że gotów jestem... nawet zdjąć buty.

Za chwilę nowa niespodzianka: służbowy wskazuje łóżka. O dziwo — z materacami i tylko „parterowe“.

Takich miłych rozczarowań było więcej i trwały tak długo, jak poznawaliśmy szkołę.

Jadalnia (nakrycia z monogramami szkoły: SPL), świetlica, sala gimnastyczna, sala Morse'a, łazienki z lustrami no i najważniejsze: — Dział Nauk. Wszystko to przechodziło najśmielsze oczekiwania, kontrastowało z przyzwyczajeniami piechociarzy, ale i nasuwało poważne refleksje, bo zobowiązywało mocno.









Jeżeli tak drogo kosztujemy społeczeństwo, mamy takie świetne warunki pracy i wyposażenie, — musimy sobie postawić wysokie wymagania i czasu w szkole nie zmarnować.

Zresztą nie były te refleksje potrzebne. Przyszliśmy do Dęblina wszyscy na ochotnika i z wyraźnym celem, więc intensywnej pracy, jaka rozpoczęła się — wykładom, ćwiczeniom praktycznym w dziale nauk, czy na strzelnicy i w hangarach — oddali się wszyscy z zapałem.

Praca w Szkole podzielona jest na teorię i pilotaż. W zimie Dział Nauk — teoria i trochę latania, żeby nie zapomnieć. Całe lato — na lotnisku.

Każdy lot, od pierwszego, na zadania. Najpierw bardzo proste, po tym coraz bardziej skomplikowane, a wszystkie prowadzące nie tylko do opanowania pilotażu, lecz także do wyrobienia dyscypliny lotniczej, wdrożenia do pracy w zespole i wyszkolenia w wykonywaniu zadań bojowych.

Umysł i ciało, wolne od wszelkich życiowych zmartwień i kłopotów, mogą w całości pracować dla latania. Dlatego z każdym dniem, z każdym niemal lotem zdobywa się i utrwala coś nowego.

Jednak latanie i opanowanie podstaw teoretycznych zagadnień związanych z lotnictwem wojskowym — to nie wszystko.

Dokonywają się w nas głębokie przemiany wewnętrzne: dojrzewamy, mężniejemy i stajemy się lotnikami nie tylko z ruchów drążkiem sterowym czy z nawigacji, ale przede wszystkim z charakteru.

W życiu Szkoły są dwa zasadnicze elementy wychowawcze, które nadają jej charakter: praca i tradycja. Praca, mimo szybkiego tempa i warkotu motorów, cicha, spokojna i rzetelna.

Tradycja koleżeństwa i poświęcenia bez patosu — lecz podniosła.

Gdy opuszczę Szkołę i wracać będę myślą do czasu w niej pobytu, przesuną mi się w pamięci przede wszystkim obrazy kilku symbolicznych uroczystości.

Przychodzą do Szkoły nowi kandydaci — pierwszy rocznik i rezerwa. Po kilku dniach pobytu w Dęblinie, uroczyste przedstawienie Dowódcy Centrum i przyjęcie przez kolegów ze starszych roczników do swego grona. Parę przemówień krótkich, prostych w formie, szczerych, a mocno w serce i umysł wpadających:

„— Przejmujecie od nas spuściznę młodą, bo młodej broni, lecz piękną i bogatą".

„— Do wieńca tradycji dodać musicie liść tak cenny i trwały, na jaki was stać tylko. A stać was na wiele, skoro znaleźliście się w tych murach i w tym gronie".

— „Na pierwszym miejscu wysoko pojęte koleżeństwo, koleżeństwo osobiste i pracy".

Nie mówiliśmy wówczas: ślubujemy, lecz każdy z nas czuł, że słowa te i myśli staną się jego przewodnikami w życiu: stać nas na wiele!

Przyszła wiosna. Najstarszy rocznik opuszcza Dęblin, młodzi — jutro zaczną loty. Łączy się to w symboliczną uroczystość: ‚pierwszy lot — pierwszy pasażer".

Starsi po raz pierwszy uniosą w powietrze drugie życie, za które są odpowiedzialni, — ich pasażerowie poraz pierwszy oderwą się od ziemi.

Przed lotami, na skąpanym w słońcu lotnisku, polowa Msza Św. Podchorążowie śpiewają, jak dawna husaria przed bitwą, — Bogurodzicę.

Oznacza to, że lotnik zawsze walczy i zawsze jest w pogotowiu: w czasie wojny i podczas pokoju.

Piekiełko

Jesteśmy młodzi, zdrowi, cieszymy się słońcem i życiem, więc obraz pobytu w szkole nie byłby pełny, gdyby nie podać tu jego strony niesłużbowej.

Co robimy w Dęblinie w godzinach wolnych od zajęć, najlepiej pokaże „piekiełko". Wejdźmy do niego.

W podziemiach kasyna ciężkie sklepienia, kolumny i nisze przypominają miejsce zebrań jakichś sądów kapturowych czy potajemnych lóż.









Nie ma tu kotłów z wrzącym olejem, nie znajdziesz w żadnym kącie diabła i temperatura zupełnie niepiekielna, raczej niższa od normalnej, bo podziemia i grube mury. Na ścianach i słupach karykatury. Jeden z dawniejszych roczników w komplecie. Ze swoimi słabostkami, przyzwyczajeniami i zainteresowaniami. Tu pływak, tam strzelec wyborowy, ten widocznie sen z powiek kolegów spędzał ciągłym śpiewaniem a ów grą na harmonii. Podporucznik z twarzą demona i racicami, wpatrzony lubieżnie w rusałkę, znać, nie był nieczuły na płeć odmienną.

Obrazy ze startu, sypialni i czerwonego domku (gdzie odpoczywają z ogolonymi głowami amatorzy przedłużania urlopów i niskiej akrobacji).

A propos urlopów. Statystyka wykazała, że 100% śmiertelności wykazują bliższe i dalsze rodziny podchorążych w piątki, soboty i dni przedświąteczne (przeważnie piątki).

Po ustaleniu tego dziwnego zbiegu okoliczności, przełożeni czuli są przy wydawaniu przepustek już tylko na depesze: „Kocham, przyjeżdżaj — Hanka" (autentyczne!)

Dobrze również robi skomplikowane złamanie nogi przy skoku spadochronowym — murowany wyjazd do Warszawy na leczenie.

Przyszłym pokoleniom dęblińskim radzę przygotować nowe pomysły, bo i to się może zestarzeć i okazać nieskuteczne, a Hance też się coś należy.

Ale wróćmy do piekiełka. Nie wiem, dlaczego tak właśnie je nazwano. Chyba jakaś bardzo stara historia. Bo dziś nie tylko alkohol nie płynie tam strumieniami, ale w ogóle nawet na lekarstwo nie dostanie się w całym Dęblinie wódki.

Zdeklarowanym alkoholikom radzę przyjechać tutaj na kurację, na pewno wyleczą się z brzydkiego nałogu.

Okazuje się, że dobry, naprawdę dobry humor, można mieć i bez monopolu.

Nie znalazły jeszcze miejsca w piekiełku szybowce, ale tylko dlatego, że należą w Dęblinie do nowości.

Muszę zamiłowanym szybownikom powiedzieć, że szybowce są, samoloty do holowania też, a wg Dra Kochańskiego, Dęblin leży na przecięciu kilku pięknych szlaków przelotowych, co już wyczynowy PWS—101 miał możność niejednokrotnie stwierdzić w czasie swojego niedługiego pobytu w Dęblinie.

Dęblin czeka.

Pływakom polecam Wieprz i Wisłę, strzelcom — urzędującą nieomal 24 godziny na dobę strzelnicę, biegaczom na różnych dystansach, oprócz odprowadzania szybko kołujących na start samolotów, pięknie urządzone boisko i przykład Gąsowskiego, wszystkim sportowcom — WKS „Orlęta", przyrodnikom — florę i faunę Dęblina, miłośnikom silnych wrażeń i zjawisk nadprzyrodzonych — czarną damę w parku nad stawem (o północy), a wszystkim „bez specjalności" — dęblińskie niebo i powietrze, w którym (nauczone już przez tyle lat!) lata się jak w żadnym innym.

Dęblin czeka!

Inż. St. Piątkowski



Jak można zostać lotnikiem wojskowym

Oficerem

Kandydaci na oficerów zawodowych lotnictwa kształcą się w Szkole Podchorążych Lotnictwa, która posiada 2 grupy:

a) liniową (kandydaci na pilotów i obserwatorów lotnictwa),
b) techniczną (kandydaci na oficerów technicznych lotnictwa).

Nauka w szkole trwa:

a) w grupie liniowej — 3 lata (podział na pilotów i obserwatorów następuje w drugim roku szkolenia zależnie od wykazywanych zdolności),
b) w grupie technicznej — 3½ roku.

W czasie pierwszego roku szkolenia kandydaci odbywają zasadniczą służbę wojskową skróconą na dywizyjnych kursach podchorążych rezerwy piechoty i w centrach wyszkolenia lotnictwa.

Po ukończeniu nauk w Szkole Podchor. Lotnictwa z wynikiem pomyślnym absolwenci zostają mianowani podporucznikami służby stałej w odpowiedniej grupie korpusu osobowego oficerów lotnictwa, przy czym nominacja absolwentów w grupie technicznej liczy się pół roku wstecz.

Obowiązkowa służba pracy zostaje dla kandydatów do szkół podchor. skrócona do 1 tygodnia. Resztę okresu przeznaczonego na tę służbę spędzają kandydaci w obozie szybowcowym.

Szczegółowe warunki przyjęcia do szkół podchorążych zostały dołączone do niniejszego numeru.

Podoficerem

Kandydaci na podoficerów zawodowych lotnictwa personelu latającego bojowego i technicznego kształcą się w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, która przygotowuje kandydatów na podoficerów zawodowych lotnictwa następujących specjalności:

— pilotów,
— strzelców samolotowych,
— mechaników samolotowych i samochodowych,
— radiomechaników,
— fotolaborantów.

Nauczanie w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich trwa 3 lata.

Rok szkolny rozpoczyna się 1 września i kończy na I i II roku nauk 31 lipca, na III — 30 czerwca.

O przyjęcie do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich mogą ubiegać się kandydaci, którzy:

a) posiadają obywatelstwo polskie,
b) są stanu wolnego,
c) ukończą w dniu 1.IX roku kandydowania do szkoły 16 lat życia, a nie przekroczą 19,
d) posiadają świadectwo ukończenia szkoły powszechnej III stopnia lub równorzędnej,
e) posiadają zdolność fizyczną i psychiczną do służby wojskowej w lotnictwie.
f) nie byli karani za zbrodnie stanu i przestępstwa popełnione z niskich pobudek,
— nie budzą żadnej wątpliwości pod względem lojalności państwowej i patriotyzmu polskiego,
— nie ulegają nałogom alkoholizmu lub narkotyzmu,
g) zobowiązują się razem z rodzicami (opiekunami) do:
— ochotniczego zgłoszenia się w czasie pobytu na II roku nauk w szkole do odbywania obowiązkowej służby czynnej w lotnictwie,
— odbycia po ukończeniu S. P. L. dla Małoletnich służby wojskowej w lotnictwie w charakterze nadterminowego,
— odbycia 12-letniej służby w lotnictwie w charakterze podoficera zawodowego, od chwili zamianowania podoficerem zawodowym.

Podania o przyjęcie do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich winni wnosić rodzice (opiekunowie) w terminie do 30 czerwca, do komendanta Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich.

Do podania winny być dołączone:

a) odręcznie napisany przez kandydata życiorys,
b) poświadczenie obywatelstwa polskiego,
c) metryka urodzenia,
d) pisemne oświadczenie rodziców (prawnego zastępcy) odnośnie zwrotu kosztów w wypadkach podanych niżej,
e) świadectwo szkolne,
f) świadectwo zdrowia, wystawione przez wojskowy szpital okręgowy,
g) dowody stwierdzające okoliczności, które decydują o pierwszeństwie w przyjęciu, o ile petent powołuje się na nie.

Zakwalifikowani przez komisję kandydaci zostają skierowani do Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa w Warszawie.

Na podstawie wyniku badań w Instytucie powołuje komendant Szkoły spośród kandydatótw uznanych za zdolnych do służby w lotnictwie trzechkrotną ilość w stosunku do wyznaczonego kontyngentu uczniów na egzamin konkursowy, który odbywa się w drugiej połowie sierpnia, celem wyboru najzdolniejszych kandydatów.

Egzamin konkursowy obejmuje:

a) próbę sprawności fizycznej,
b) badanie szczególnych zdolności psychicznych, inteligencji i zasobów wiadomości z zakresu szkoły powszechnej III-go stopnia.

Koszty nauki i utrzymania uczniów w szkole ponosi skarb państwa. Rodzice (opiekunowie) uczniów obowiązani są jednak do zwrotu kosztów nauki i utrzymania uczniów w Szkole, w wypadkach:

a) zwolnienia ze szkoły na prośbę rodziców (opiekunów) nieuzasadnioną istotnie,
b) wydalenia ze szkoły,
c) niestawienia się przed komisją poborową w początkach III roku szkolnego, albo niezgłoszenia się do służby nadterminowej względnie zawodowej.

P. W. Lotn.

Pozatem może młodzież ubiegać się o przyjęcie do lotnictwa do grupy personelu latającego bojowego (w charakterze podoficerów zawodowych pilotów), o ile ukończy pilotaż w szkołach P. W. Lotniczego.

Podania o przyjęcie na kurs pilotażu motorowego P. W. Lotn. należy składać do komendantów Ośrodków P. W. Lotniczego, znajdujących się przy poszczególnych aeroklubach, na terenie których zamieszkuje się, w terminie od września do grudnia roku poprzedzającego, w którym kandydat chce rozpocząć szkolenie.

Najważniejsze warunki, jakim winni odpowiadać kandydaci na kurs. P. W. Lotn.:

a) obywatelstwo polskie,

b) wiek przedpoborowy (ukończenie najmniej 16 lat życia),

c) ukończenie P. W. ogólnego pierwszego stopnia,

d) wykształcenie conajmniej w zakresie szkoły powszechnej,

e) zobowiązanie się do odbycia służby wojskowej w lotnictwie bezpośrednio po ukończeniu P. W. Lotniczego,

f) zdolność fizyczna i psychiczna do służby w powietrzu w charakterze pilota, stwierdzona przez I. B. L. L.

Nauka w P. W. Lotniczym odbywa się bezpłatnie. Zajęcia praktyczne poprzedza kurs teoretyczny.

Po ukończeniu obozu P. W. Lotniczego, absolwenci składają podania przez komendantów P. W. Lotn. o przyjęcie ich jako ochotników do odbycia czynnej służby wojskowej w jednym z pułków lotniczych. Powołani do służby zostają przydzieleni na kurs szkoły obsługi samolotów, po ukończeniu którego mogą być wysłani na kurs podstawowy pilotażu.

Po ukończeniu podstawowego pilotażu oraz odbyciu treningu w pułku i ukończeniu szkoły podoficerskiej oraz zobowiązaniu się do służby nadterminowej zostają zakwalifikowani na kurs wyższego pilotażu, ukończenie którego daje prawo do pozostania w służbie zawodowej w personelu latającym wojskowym.

Absolwenci P. W. Lotniczego, którzy po ukończeniu podstawowego pilotażu nie zostali zakwalifikowani na kurs wyższego pilotażu, względnie nie zobowiązali się do służby nadterminowej po ukończeniu wyższego pilotażu, zostają przeniesieni do rezerwy jako piloci, po odbyciu obowiązkowej służby wojskowej, nabywając prawo odbywania ochotniczych lotów w eskadrach treningowych, otrzymując za każdy dzień lotny diety i półroczny dodatek lotniczy.

Warunki służby wojskowej w lotnictwie

Awanse oficerów lotnictwa

Lotnictwo wymaga ludzi młodych i pełnych energii. Dlatego też przebieg służby oficera lotnictwa przedstawia się korzystniej w przeciwieństwie do innych rodzajów broni. Awans do następnego stopnia odbywa się na ogólnych zasadach ustalonych dla wojska, jednak przeważnie bezpośrednio po przesłużeniu minimalnego ustawowego okresu lat, przewidzianego dla danego stopnia. Mianowicie:

Awans na porucznika następuje po przesłużeniu w stopniu podporucznika— 3 lat, na kapitana — po przesłużeniu co najmniej 4 lat w stopniu porucznika, na majora — co najmniej po 4 latach w stopniu kapitana, na podpułkownika co najmniej po 3 latach w stopniu majora, na pułkownika — po przesłużeniu w stopniu podpułkownika co najmniej 3 lat.

Dla podporuczników i poruczników, którzy ukończyli szkołę akademicką i uzyskali odpowiedni dyplom, okres czasu służby w stopniu podporucznika i porucznika wymagany do awansu jest skracany.

Uposażenie oficera lotnictwa

Absolwent Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie w dniu nominacji otrzymuje:

uposażenie miesięczne podporucznika	206 zł.
jednorazowy dodatek na wyekwipowanie	850 „
dodatek lotniczy IV kategorii	55 „
2½ letni dodatek lotniczy za loty wykonane w czasie pobytu w szkole	1.650 „
Razem	2.761 zł.

Absolwent S. P. Lot. technicznej:

uposażenie miesięczne podporucznika	206 zł.
jednorazowy dodatek na wyekwipowanie	850 „
dodatek lotniczy V kategorii	46 „
3½ letni dodatek lotniczy	2.208 „
Razem:	3.310 zł.

Dalsze wypłaty uposażenia oficerskiego w stopniu podporucznika wynoszą dla kawalera:

Uposażenie pilota lub obserwatora:

		w stolicy
Uposażenie	206 zł.	235 zł.
Dodatek lotn. III kat.	93 „	93 „
Dodatek służbowy	75 „	75 „
Razem:	374 zł.	403 zł.

Uposażenie oficera technicznego:

		w stolicy
Uposażenie	206 zł.	235 zł.
Dodatek lotn. IV kat.	55 „	55 „
Dodatek służbowy	75 „	75 „
Razem:	336 zł.	365 zł.

Wysokość dodatku lotniczego jest uzależniona od stopnia, lat i rodzaju służby. Wysokość dodatku służbowego zależy od pełnionej funkcji. Oficerowie utrzymujący rodzinę otrzymują wyższe uposażenie od samotnych.

Porucznik obserwator lub pilot w stolicy może otrzymać miesięcznie od 531 zł. do 691 zł., a na prowincji od 506 zł. do 652 zł.

Kapitan obserwator lub pilot w stolicy otrzymuje 695 zł. do 906 zł., a na prowincji 650 — 841 zł. Idąc tak dalej obliczamy, że uposażenie majora waha się w granicach 930 — 1.200 zł., podpułkownika 1.094 — 1.350 zł., a pułkownika 1.412 — 1.755 zł.

Jeżeli chodzi o oficerów technicznych, to otrzymują oni miesięcznie: porucznik 481 — 656 zł., kapitan 583 — 840 zł., major 846 — 1.116 zł., podpułkownik 1.020 — 1.266 zł., pułkownik 1.307 — 1.590 zł.

Od tej sumy oficerowie płacą podatek specjalny, ale i otrzymują ponadto 300 zł. rocznie na umundurowanie, 50 zł. w stolicy a 40 zł. na prowincji miesięcznie ekwiwalent za ordynansa, zniżki kolejowe, opiekę lekarską bezpłatną i tanie mieszkanie z Funduszu Kwaterunku Wojska.

Piloci i obserwatorzy za każdą godzinę lotu w nocy otrzymują premię 10 zł., a piloci oblatywacze specjalne premie za oblatanie nowych samolotów lub po naprawie.

Urlopy oficerów lotnictwa i wyjazdy zagranicę

Oficerom przysługują corocznie urlopy wypoczynkowe w czasie 4 — 6 tygodni.

Nadto mogą być udzielane urlopy:

1) okolicznościowe do 7 dni,

2) urlopy kuracyjne — w wypadku słabego zdrowia do 6 miesięcy,

3) urlopy przeniesieniowe — na 2 tygodnie.

Zaopatrzenie emerytalne

Ze względu na specjalne warunki służby i pracy w lotnictwie, oficerom lotnictwa przysługują znacznie korzystniejsze (w porównaniu z innymi rodzajami broni) prawa do nabycia uposażenia emerytalnego, a mianowicie:

czas przydziału do personelu bojowego lotnictwa — liczy się podwójnie,

oficerom technicznym do wysługi emerytalnej liczy się 1 miesiąc za 45 dni.

Oficerom lotnictwa, którzy w czasie trwania służby czynnej zostali zaliczeni do pierwszej klasy którejkolwiek specjalności personelu latającego, wlicza się do podstawy wymiaru uposażenia emerytalnego również dodatek lotniczy tej kategorii, która odpowiada pierwszej klasie danej specjalności.

Oficerowie lotnictwa, którzy wskutek stale pogarszającego się stanu zdrowia utracili zdolność do pełnienia służby w powietrzu, nie tracą praw do zaliczenia korzystniejszego czasu służby, ani do wymiaru uposażenia emerytalnego wraz z dodatkiem lotniczym.

Prawo do pełnego uposażenia emerytalnego powstaje dla wszystkich rodzajów wojska i służb po przesłużeniu 30 lat — natomiast pilot lub obserwator nabywa je po przesłużeniu 15 lat, a oficer techniczny po przesłużeniu 20 lat.

Czas przebyty w szkole wlicza się do lat wysługi emerytalnej.



Istotą wojskowego wyszkolenia lotniczego jest wyszkolenie jednostek, jako poszczególnych, zaciętych bojowników w powietrzu i fachowych a sumiennych pracowników na ziemi.



AEROKLUBY

Organizacjami, w których można uprawiać sport lotniczy są aerokluby. Istnieją one we wszystkich miastach posiadających wyższe uczelnie, a poza tym — w Toruniu, w Katowicach oraz w Białej Podlaskiej (wytwórnia samolotów).

Zadaniem aeroklubów — według brzmienia ich statutów — jest:

a) uprawianie sportu lotniczego,

b) szerzenie wiedzy lotniczej,

c) propaganda lotnictwa, szczególnie sportowego,

d) przyspasabianie rezerw lotnictwa i utrzymywanie ich w treningu.

Członkiem klubu może zostać każda osoba pełnoletnia, narodowości polskiej, wprowadzona przez 2 członków.

W większości aeroklubów istnieją koła młodzieży, do których przyjmowane są osoby niepełnoletnie, od lat 18, nieuczęszczające do szkół średnich. Należący do kół młodzieży korzystają ze wszystkich urządzeń klubu w charakterze członków nadzwyczajnych. Nie przysługują im tylko prawa wyborcze czynne i bierne.

Wpisowe do klubu wynosi od 5 do 20 zł. (najwyższe — w Warszawie).

Składka członkowska ogólna — od 1 do 3 złotych miesięcznie. Od pilotów motorowych pobierana jest dodatkowa opłata miesięczna, wynosząca 2 do 5 złotych.

Wszystkie aerokluby posiadają sekcje samolotowe, większość z nich — ma także sekcje szybowcowe, a kluby: Warszawski i Pomorski mają poza wymienionymi również sekcje balonowe.

Obecnie istnieje w Polsce 11 aeroklubów. Obejmują one swym zasięgiem cały kraj.

Aerokluby regionalne tworzą Polski Związek Sportu Lotniczego *) — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (Warszawa, Królewska 2a), który reprezentuje polskie lotnictwo sportowe zagranicą oraz sprawuje nad klubami nadzór w zakresie sportowym.

Do zadań A. R. P. należy również organizacja zawodów międzynarodowych oraz kontrola sportowa rekordów i zawodów lotniczych krajowych, wydawanie tryptyków dla samolotów, licencyj sportowych międzynarodowych, dyplomów pilota szybowcowego, przygotowanie udziału w konkurencjach zagranicznych, pomoc dla turystów udających się zagranicę samolotem i t. p.

Aeroklub R. P. jest członkiem Międzynarodowego Związku Lotniczego (Féderation Aéronautique Internationale), w którym posiada maksimum przywilejów, przewidzianych dla państw przodujących.

Adresy aeroklubów.

1) **Aeroklub Warszawski** — Warszawa, al. Niepodległości 163.

2) **Aeroklub Krakowski** — Kraków, Basztowa 10.

3) **Aeroklub Lwowski** — Lwów, pl. Dąbrowskiego 2.

4) **Aeroklub Poznański** — Poznań, Wały Jana III 10.

5) **Aeroklub Wileński** — Wilno, Arsenalska 6.

6) **Aeroklub Śląski** — Katowice, Dyr. Kolei, pokój 321.

7) **Aeroklub Pomorski** — Toruń, Mickiewicza 2.

8) **Aeroklub Gdański** — Gdańsk-Langfuhr, Heeresanger 11.

9) **Aeroklub Łódzki** — Łódź, aleja Żwirki 4.

10 **Aeroklub Lubelski** — Lublin, Szopena 5.

11) **Aeroklub Podlasko - Poleski** — Biała Podlaska, Wytwórnia Samolotów.

Warunki szkolenia na pilotów turystycznych w aeroklubach

Kandydaci dzielą się na trzy grupy: I — nabywcy samolotów, II — do lat 26 z kwalifikacją I. B. L. L. „zdolny jako pilot", III — powyżej 26 lat z kwalifikacją „zdolny jako pilot niezawodowy". Nabywcy samolotów szkoleni są bezpłatnie. Opłata dla grupy II i III: ze świadectwem szybowcowym stopnia IV — 500 zł., III — 1.000 zł., bez świad. szyb. st. III — 2.000 zł. Pierwszeństwo mają kandydaci z wyszkoleniem szybowcowym.

Warunki ogólne dla kandydatów są następujące: a) narodowość polska, b) minimum 7 oddziałów szkoły powszechnej, c) ukończenie z wynikiem pomyślnym kursu teoretycznego przy aeroklubie, d) przedstawienie świadectwa moralności, e) posiadanie członkowstwa L. O. P. P. i aeroklubu regionalnego, f) przedstawienie zobowiązania do uiszczenia opłat za wyszkolenie oraz deklaracji o zrzeczeniu się roszczeń z tytułu ewentualnych wypadków lotniczych oraz roszczeń do indywidualnych subwencyj dla celów treningu po ukończeniu pilotażu podstawowego.

Na czym polega nauka pilotażu?

Nauka pilotażu motorowego składa się z 2 części:

1) niezbędnych dla pilota wiadomości teoretycznych oraz

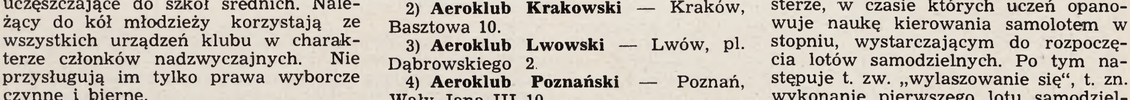
2) z kursu praktycznego, obejmującego właściwą naukę kierowania samolotem.

Kandydaci wysłuchują więc w pierwszym rzędzie cyklu wykładów (około 40 godz.) z zakresu mechaniki lotu, budowy płatowców i silników, aeronawigacji, przyrządów pokładowych, meteorologii i prawa lotniczego. Po ukończeniu kursu teoretycznego ci, którzy zostali zakwalifikowani do praktycznej nauki latania przez I. B. L. L., rozpoczynają szkolenie pod kierunkiem instruktora. Szkolenie to obejmuje 100 do 150 lotów (4 — 5 min. każdy) na dwusterze, w czasie których uczeń opanowuje naukę kierowania samolotem w stopniu, wystarczającym do rozpoczęcia lotów samodzielnych. Po tym następuje t. zw. „wylaszowanie się", t. zn. wykonanie pierwszego lotu samodzielnego, a po nim — około 20 dalszych lotów samodzielnych treningowych (po 4 do 5 min.). Następny etap — to wykonanie warunków, składających się z około 6 skobli podwójnych i pojedyńczych, połączonych z lądowaniem ze ślizgami, ósemek oraz spirali prawej i lewej. Zakończeniem nauki pilotażu jest wykonanie prostolinijnego przelotu długości około 100 km, po którym uczeń, o ile zdał państwowy egzamin teoretyczny, — może już otrzymać dyplom pilota turystycznego II kategorji.

Nauka praktycznego pilotażu obejmuje (poza warunkami) razem około 8 godzin lotów, wykonanych w ciągu 4 — 6 tygodni.

Kandydaci do szkolenia na samolotach powinni przejść przedtem wyszkolenie szybowcowe do stopnia III — IV. Nie jest to warunek nieodzowny, ale dający pierwszeństwo i obniżający b. wydatnie opłatę za naukę.

*) W myśl reformy, która jest obecnie realizowana.



Odznaki sportowo-lotnicze: 1 — L.O.P.P. 2 — Aeroklubu Rzeczypospolitej. 3 — Aeroklubów regionalnych (ze zmianą liter). 4. — Pilota turystycznego. 5. — Pilota szybowcowego podkategorii A, B, C i D.

SAMOLOTY W AEROKLUBACH



RWD-8 (1933 r.) 2-miejscowy szkolny



RWD-13 (1935 r.) 3-miejscowy turystyczny



RWD-5 (1932 r.) 2-osobowy turystyczny



RWD-10 (1933 r.) jednomiejscowy akrobacyjny

Ulgi przysługujące nabywcom samolotów

Osoby fizyczne, nabywające nowe statki powietrzne produkcji krajowej (a więc nie tylko samoloty, lecz i szybowce oraz balony) korzystają z analogicznych ulg podatkowych jak nabywcy pojazdów mechanicznych. Mianowicie mają prawo do zwrotu podatku dochodowego w wysokości 20% ceny nabytego statku, przy czym ilość nabywanych statków przez jedną osobę oraz ich cena — nie są ograniczone. Również — obojętne jest, do jakiego celu służyć będzie nabyty statek powietrzny.

Prócz tego, nabywcy samolotów korzystają z następujących pomocy ze strony Ministerstwa Komunikacji:

1) Nabywca samolotu (płatowca) ma prawo ubiegać się w Min. Kom. o wypożyczenie silnika, przy czym zgoda M. K. uzależniona jest od możliwości budżetowych oraz od spełnienia przez ubiegającego się o silnik następujących warunków:

a) samolot musi być produkcji krajowej i typu zatwierdzonego przez Min. Kom.,

b) ma służyć do treningu i sportu lotniczego, z wyłączeniem jakichkolwiek celów zarobkowych,

c) użytkownikowi nie wolno wylatać w ciągu roku na wypożyczonym silniku więcej niż 60 godzin, przy czym jednak musi wylatać pewne minimum, określane indywidualnie.

Wypożyczający musi poza tym zobowiązać się do racjonalnej obsługi i konserwacji silnika oraz na zabezpieczenie tego złożyć odpowiednie gwarancje.

2) Ci z pośród nabywców samolotów, którzy zakwalifikowani zostaną przez I. B. L. L. jako zdolni na pilotów turystycznych oraz posiadają odpowiednie uzdolnienie do nauki pilotażu — są szkoleni na pilotów na koszt Min. Kom.

O ile nabywca nie zamierza się szkolić w pilotażu, przysługuje mu — według instrukcji na rok bieżący — prawo przedstawienia do szkolenia innej osoby.

3) Właściciele samolotów będący pilotami i użytkujący swoje samoloty dla celów sportowych otrzymują bezpłatnie kontyngenty paliwa na 50 godzin rocznie.

Ile kosztuje samolot?

Podane niżej sumy odnoszą się do samolotów sportowo-turystycznych krajowych, które można obecnie nabyć, wzgl. zamówić, i obejmują tylko koszt samego płatowca, t. j. nowego samolotu, kompletnie wyposażonego, ale **bez silnika.**

RWD-13 — około 22 tys. zł. (17.600 po zwrocie podatku).
RWD-17 — około 17 tys. zł. (13.600).
RWD-8 — około 12.500 zł. (10.000).
RWD-16 — około 8 tys. zł. (6.400).

Cena silnika do samolotu sportowo-turystycznego (od 60 do 130 KM) waha się od 8 do 13 tys. złotych.



RWD-17 (1938 r.) 2-miejscowy szkolny akrobacyjny



SZYBOWNICTWO

Wśród wzrastającej z dnia na dzień, świat cały ogarniającej rodziny szybowników, zajmuje Polska jedno z czołowych miejsc. Już samą ilością pilotów ustępujemy dwum tylko zaledwie krajom: Rosji i Niemcom, których ludność jest wszelako bez porównania liczniejsza. Wyniki te zawdzięczamy L. O. P. P.

Mamy obecnie około 10.000 pilotów szyb. Z tego ok. 6.500 to piloci podkategorii A, względnie B; reszta (ok. 3.500) — p-kat. C. Najwyższy szczebel D osiągnęło ponadto okrągło 100 osób.

Podział ten odpowiada stopniom wyszkolenia, których jest cztery. Mewami ozdobione, błękitne odznaki A, B, C lub D uzyskują piloci za wykonanie ustalonych lotów „warunkowych" w trakcie szkolenia w poszczególnych stopniach. W szczególności do odznaki D, zwanej wyczynową, ma prawo ten, kto wykonał: przelot długości 50 km (mierząc w linii prostej), lot z lądowaniem na miejscu startu co najmniej w 5 godzin po starcie, oraz lot na wysokość 1000 m powyżej poziomu miejsca odlotu wzgl. wysokości odczepienia od samolotu holującego, wyciągarki lub t. p.

Program wyszkolenia w poszczególnych stopniach jest następujący:

stopień I — nauka prostych lotów ślizgowych trwających do 45 sekund,

II — nauka lotów ślizgowych z pełnym opanowaniem skrętów,

III — nauka żaglowania, t. j. latania w prądach wznoszących bez straty wysokości,

IV — przygotowanie do lotów wyczynowych oraz loty ciągowe za samolotem.

Latanie uzupełniane jest wykładami z teorii lotu i t. p. oraz zajęciami praktycznymi z zakresu budowy sprzętu.

Piloci, nadający się na wyczynowców, przechodzą następnie specjalne wyszkolenie w akrobacji i ślepym pilotażu, po czym mogą już latać bez ograniczeń.

Na podkreślenie zasługuje wysoki poziom naszych rekordów. Najważniejszy z nich — długość przelotu — ustanowiony w maju b. r. przez Tadeusza Górę w 580-kilometrowym locie z Bezmiechowej na Wileńszczyznę, jeszcze w początku 1937 r. byłby rekordem międzynarodowym! Lepszy wynik uzyskali dotąd tylko Rosjanie — 652 km (pilot Rastorgujew). Również bardzo znaczny jest rekord wysokości — 3.435 m nad start, należący od 1936 r. do K. Antoniaka; odpowiedni wyczyn międzynarodowy Niemca Dittmara (1934 r.) wynosi 4.325 m. Większa różnica występuje względem rekordu długotrwałości: niemiecki wynosi 36 h 35' (r. 1933), podczas gdy polski — 24 h 14'. Ale za to polski ustalony został przez kobietę, p. Wandę Modlibowską, i jest zarazem międzynarodowym rekordem kobiecym.

Nie mniej znakomite wyczyny osiągnęli Polacy w lotach nocnych, w lotach ciągowych za samolotem (np. raid Warszawa — Sofia — Warszawa w r. ub.) i w wielu innych dziedzinach.

Opłaty i warunki przyjęcia w szkołach szybowcowych

Opłaty za wyszkolenie w pilotażu szybowcowym są we wszystkich szkołach szybowcowych LOPP jednakowe i obowiązują w następujących wysokościach dla członków LOPP i organizacyj sportowo - lotniczych LOPP.

Wyszkolenie

1) za szkolenie do stopnia I-go — zł 15.

2) za szkolenie do stopnia II-go — zł 25.

3) za szkolenie do stopnia III-go — zł 25.

4) za część wyszkolenia żaglowego w terenie górzystym, wchodzącą w zakres stopnia IV — zł 15.

5) za wyszkolenie w lotach ciągowych do st. IV — zł 30.

6) za wyszkolenie w akrobacji szyb. do st. IV — zł 30.

Loty ćwiczebne (treningowe)

1) za ćwiczenia w lotach ślizgowych po st. I w ciągu 10 dni lotnych zł 5.

2) za ćwiczenia w lotach ślizgowych po st. II w ciągu 10 dni lotnych zł 5.

3) za ćwiczenia w lotach żaglowych po st. III lub IV w ciągu 4-ch tygodni zł 15.

Ulgi w opłatach

Członkowie LOPP, chcący korzystać z podanych wyżej opłat winni wykazać się legitymacją członkowską, z opłaconą składką przynajmniej za 12 ostatnich miesięcy.

Kandydaci niezrzeszeni w LOPP a będący członkami organizacyj sportowo-lotniczych dopłacają za każdy stopień i za każdą część wyszkolenia do stopnia IV — zł 6, a za każdy rodzaj lotów ćwiczebnych — zł 3.

Od kandydatów niezrzeszonych w LOPP i organizacjach sportowo - lotniczych pobiera się wszelkie opłaty za szkolenie i loty ćwiczebne w wysokościach dwa razy większych.

Bezpłatnie są szkoleni w niektórych szkołach szybowcowych LOPP tylko kandydaci w wieku przedpoborowym, posiadający wymagane kwalifikacje (badania w I. B. L. L. i inne) do wojskowej służby lotniczej zawodowej.

Opłaty za wyszkolenie teoretyczne, przewidziane programami poszczególnych stopni wyszkolenia szybowcowego są ustalane każdorazowo przez organizatorów poszczególnych kursów.

Opłaty w Szkole Szybowcowej A. L. w Bezmiechowej obowiązują w następujących wysokościach:

1) za kurs szkolny do st. III-go — 30 zł.

2) za kurs ćwiczebny — 10 zł.

3) za kurs wyczynowy (IV st.) — 10 zł.

4) za kurs teoretyczny instruktorski — 10 zł.

Ubezpieczenia

Wszyscy uczniowie i piloci ćwiczący są ubezpieczeni w szkołach szybowcowych LOPP i w szkole szybowcowej w Bezmiechowej od następstw nieszczęśliwych wypadków na następujące sumy:

3.000 zł na wypadek śmierci,
6.000 zł na wypadek stałego kalectwa i
1.000 zł na koszty leczenia,

przy czym uczestnicy kursów korzystają bezpłatnie ze stałej opieki sanitarnej lub lekarskiej.

Zniżki kolejowe

Uczniowie i piloci ćwiczący, będący członkami LOPP, korzystają za opłatą 0.80 zł — 1.00 zł z 66%, względnie 75% ulg kolejowych podczas przejazdów do szkół szybowcowych i z powrotem, udzielanych przez Ligę Popierania Turystyki.

Uczestnicy kursów szybowcowych w Bezmiechowej korzystają z 75% zniżek kolejowych, opłacając szkole za każdy blankiet zniżkowy po 20 gr. w znaczkach pocztowych.

Zgłoszenia

Zgłoszenia należy nadsyłać w przewidzianych terminach (od 14 do 7 dni przed rozpoczęciem kursu) pod adresem odnośnych szkół szybowcowych na znormalizowanych blankietach zgłoszeń, które dostarczają na żądanie wszystkie szkoły szybowcowe LOPP.

Do zgłoszenia należy załączyć:

1) dowód obywatelstwa polskiego,

2) ważne świadectwo lekarskie, wydane przez uprawnioną placówkę badań lekarskich lotnictwa,

3) zaświadczenie o zakresie wykształcenia,

4) dwie fotografie w formacie paszportowym,

5) zaświadczenie koła LOPP lub organizacji sportowo - lotniczej LOPP o przynależności do LOPP conajmniej w ciągu 12-tu ostatnich miesięcy,

6) pisemne zezwolenie ojca (prawnego opiekuna) z poświadczeniem własnoręczności podpisu według ustalonych wzorów (obowiązuje tylko kandydatów niepełnoletnich),

7) znaczek pocztowy na odpowiedź (25 gr.).

Wszystkie stałe szkoły szybowcowe LOPP posiadają drukowane programy, zawierające wszelkie informacje co do ich pracy. Programy są dostarczane zainteresowanym bezpłatnie.

Kandydaci zamierzający odbyć przeszkolenie szybowcowe winni odpowiadać następującym warunkom:

1) obywatelstwo ploskie,

2) wiek conajmniej 16 lat,

3) wymagane świadectwo lekarskie.

Ponadto kandydaci winni w zasadzie posiadać ukończonych 7 oddziałów szkoły powszechnej. Kierownicy szkół szybowcowych mogą czynić od tej zasady pewne odstępstwa.

Obywatele państw obcych mogą być szkoleni tylko na podstawie zezwolenia Ministerstwa Komunikacji, udzielanego w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych. Do podań o zezwolenie, które należy przesłać za pośrednictwem Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, na trzy miesiące przed terminem szkolenia — załącza się ustalony kwestionariusz.

PROGRAM I WARUNKI GŁÓWNYCH POLSKICH SZKÓŁ SZYBOWCOWYCH

L. p.	NAZWA SZKOŁY	Województwo i powiat	Prowadzący szkołę	Poczta, telefon	Stacja kolejowa dojazdowa	Okres pracy szkoły	Przewidziane programem kursy	Terminy kursów	Dzienny koszt utrzymania i zakwaterowania
1	AUKSZTAGIRY	Wileńskie Wilno	Okr. Kolej. LOPP Wilno	Wilno, Słowackiego 14 — LOPP, tel. 23-07	Wilno	15.V—15.IX i 16.XII—15.II 39 r.	Szkolne prakt. i teoret. do st. I i II, ćwiczebne po st. II, praktyki instruktorskie do st. II	od 16 do 15 następnego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
2	BEZMIECHOWA *)	Lwowskie Lesko	Aer. Lwowski	Bezmiechowa, tel. Bezmiechowa 1	Lesko-Łukawica	1.IV—30.XI	szkolne do st. III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, wyczynowe praktyki instrukt. do st. III i IV praktyki warsztatowe	szkolne od 1 do 30 każdego miesiąca ćwiczebne co 1 i 15 każdego miesiąca wyczynowe — w dowolnych terminach	utrzymanie 1.80 zł zakwat. 0.20 zł
3	BODZÓW	Krakowskie Kraków	Okr. Woj. LOPP Kraków	Kraków, Karmelicka 34 — LOPP, tel. 137-42	Kraków	2.V—15.XII	szkolne prakt. i teoret. do st. I i II, ćwiczebne po st. II, praktyki instruktorskie do st. II,	od 2 do 26 każdego miesiąca kursy stałe i dojazd.	utrzymanie i zakwat. 2 zł
4	BOROWA GÓRA	Łódzkie Piotrków Tryb.	Okr. Woj. LOPP Łódź	Piotrków Tryb. — Obw. Pow. LOPP	Piotrków Tryb.	3.VII—30.IX	szkolne do st. I i II	od 3 do 30 każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. około 2 zł
5	BRZEŻANY	Tarnopolskie Brzeżany	Okr. Woj. LOPP Tarnopol	Brzeżany, tel. Brzeżany, szyb. Grünfeldówka	Brzeżany	2.V—31.X	szkolne do st. I i II. ćwiczebne po st. II,	2.V — 30.V 8.VI — 5.VII 6.VII — 5.VIII 4.VIII — 31.VIII 5.IX — 1.X 3.X — 31.X	utrzymanie 1.60 zł zakwat. 0.30 zł
6	BRZEŚĆ N/B MOSZCZONA KRÓLEWSKA	Poleskie Brześć n./B	Okr. Woj. LOPP Brześć n./B.	Brześć n./B, Zygmuntowska 53 — LOPP, tel. 212	Brześć n./B. wzgl. Siemiatycze.	1.V—31.X	szkolne do st. I i II przy użyciu bloczka, ćwiczebne po st. II	od 1 do końca każdego miesiąca	utrz. i zakw. w Moszcz. Król. 1.80 zł
7	CZERWONY KAMIEŃ	Lwowskie Żółkiew	Okr. Woj. LOPP Lwów	Lwów, Podleskiego 1 — LOPP, tel. 85-00.	Kulików-Mierzwica	29.IV—30.XI	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II i III, praktyki instruktorskie do st. II	29.IV — 20.V 7.VI — 25.VI 10.VII — 30.VII 5.VIII — 25.VIII 10.IX — 30.IX 15.X — 5.XI 5.XI — 30.XI	utrzymanie i zakwat. w sąsiedniej wsi 1.50—2.50 zł
8	FORDON	Pomorskie Bydgoszcz	Okr. Woj. LOPP Poznań	Bydgoszcz — Fordon	Fordon	23.IV—2.XII	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II	23.IV — 20.V 22.V — 19.VI 22.VI — 19.VII 22.VII — 18.VIII 8.IX — 5.X 7.X — 3.XI 5.XI — 2.XII	utrzymanie i zakwat. 2 zł
9	GOLESZÓW	Śląskie Cieszyn	Okr. Woj. LOPP Katowice	Goleszów, tel. 2	Goleszów	1.V—30.XI	szkolne do st. I i II, dorywczo do III ćwiczebne po st. II i III, praktyki instruktorskie do st. II, praktyki warsztatowe	1.V — 4.VI 1.VI — 5.VII 26.VI — 31.VII 24.VII — 31.VIII 1.IX — 5.X 1.X — 10.XI	utrzymanie i zakwat. 2 zł
10	GOSTOMIE	Pomorskie Kartuzy	Okr. Woj. LOPP Toruń	Kościeżyna, tel. Stężyca Szlachecka 3	Kościeżyna	1.VI—25.X	szkolne prakt. i teoret. do st. I i II, ćwiczebne po st. II	szkolne od 1 do 25 ćwiczebne od 15 do 25 każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
11	KATOWICE	Śląskie Katowice	Okr. Woj. LOPP Katowice	Katowice, gmach Urz. Woj., LOPP tel. 3-49-21, wewn. 366	Katowice	4.V—15.X	szkolne ciągowe za samolotem, ćwiczebne ciągowe, akrobacji szybowcowej, pilotażu na motoszybowcach	kursy 10 lub 15 dniowe w różnych terminach	utrzymanie i zakwat. 3 zł

L. p.	NAZWA SZKOŁY	Województwo i powiat	Prowadzący szkołę	Poczta, telefon	Stacja kolejowa dojazdowa	Okres pracy szkoły	Przewidziane programem kursy	Terminy kursów	Dzienny koszt utrzymania i zakwaterowania
12	KICZERKA K./WYGODY	Stanisławow. Dolina	Okr. Woj. LOPP Stanisławów	Dolina — Obwód Powiat. LOPP	Wygoda k/Doliny	3.VI—30.VIII	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II	szk. od 3.VI do 30.VI i od 3.VII do 30.VII ćw. od 1.VIII do 15.VIII i od 16.VIII do 30.VIII	utrzymanie i zakwat. 1.70 zł
13	LIBIĄŻ MAŁY	Krakowskie Chrzanów	Okr. Woj. LOPP Katowice	Libiaż Mały	Libiąż	1.V—30.X	szkolne do st. I i II, dla członków Zw. Strzel.	od 1 do 30 każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 1.50 zł
14	MIŁOSNA	Warszawskie Warszawa	Okr. Stoł. LOPP Warszawa	Warszawa, Al. Jerozolimskie 6 tel. 3.46-63, wzgl. Anin 82-25	Warszawa wzgl. Wesoła	1.V—31.X	szkolne do st. I i II przy użyciu bloczka, praktyki instruktorskie do st. I i II przy lotach z bloczkiem	od 1 każdego miesiąca 2 grupy dochodzące w dnie powszednie i w dnie świąteczne, w lipcu i sierpniu kursy stałe	utrzymanie i zakwat. około 3 zł
15	OGRODNIKI	Nowogródzkie Nowogródek	Okr. Woj. LOPP Nowogródek	Dworzec	Wygoda k/Lidy	15.VI—16.IX	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II	od 15 do 16 następnego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 1.50 zł
16	OKUNIEW *)	Warszawskie Warszawa	Związek Strzel. Warszawa	—	Rembertów wzgl. Sulejówek	program szkoły nie został jeszcze ustalony	szkolne do st. I i II	—	—
17	PIŃCZÓW	Kieleckie Pińczów	Okr. Woj. LOPP Kielce	Pińczów, tel. 25	Pińczów	20.III—25.XI	szkolne do st. III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, praktyki instrukt. do st. III i IV	od 5-go do końca każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
18	POLICHNO	Kieleckie Kielce	Okr. Woj. LOPP Kielce	Chęciny, tel. 9	Chęciny	15·V—1.XI	szkolne do st. I, II, III i IV, ćwiczebno-wyczynowe przy odlotach za samolotem, praktyki instruktorskie do st. II, praktyki warsztatowe	czterotygodniowe co 1-go i 15-go każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2 zł
19	RZADKOWO	Poznańskie Chodzież	Okr. Kol. LOPP Poznań	Poznań, Skarbowa 10 — LOPP, tel. 20-83	Chodzież, Dziembówka lub Kaczory	3.VII—29.X	szkolne do st. I i II, ćwiczebne po st. II, praktyki instruktorskie	3.VII–30.VII 1.VIII—28.VIII 3.IX—30.IX 2.X—29.X	utrzymanie i zakwat. 2 zł
20	SOKOLA GÓRA	Wołyńskie Krzemieniec	Okr. Woj. LOPP Łuck	Bereżce k/Krzemieńca, tel. Krzemieniec 83	Krzemieniec	cały rok z przerwą od 3.XI do 20.XII	szkolne praktyczne i teoretyczne do st. I, II, III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, praktyki instruktorskie do st. I, II, III i i IV, praktyki warsztatowe	od 3 do końca każdego miesiąca	utrzymanie i zakwat. 2.50 zł
21	SUWAŁKI *)	Białostockie Suwałki	Koło Szybowcowe Suwałki	Suwałki, Kościuszki 4, dr Żbikowski, tel. 200	Suwałki	I.VI—31.VIII	szkolne do st. I i II	od 1 do końca każdego miesiąca	utrzymanie 2 zł zakwat. 0.50 zł
22	TĘGOBORZE	Krakowskie Nowy Sącz	Okr. Kol. LOPP Kraków	Tęgoborze k/N. Sącza, tel. 1	Nowy Sącz	3.IV—30.X	szkolne do st. I, II, III i IV, ćwiczebne po st. III i IV, praktyki instruktorskie do st. I, II, III i IV, praktyki warszt. (w N. Sączu)	szkolne do st. I i II od 15.VII do 12.VIII i od 15.VIII do 12.IX szkolne do st. III i IV od 3 do 30 każdego miesiąca w okresie od 3.IV do 30.X	utrzymanie i zakwat. 2 zł
23	USTJANOWA *)	Lwowskie Lesko	Ministerstwo Komunikacji	Ustrzyki Dolne, tel. Obóz Szyb.	Obóz Szyb. wzgl. Ustrzyki Dolne	1.IV—1.XI	szkolne wyłącznie dla P. W. Lotn. do st. I, II, III i IV	miesięczne	dla P. W. Lotn. bezpłatnie

*) Szkoły szybowcowe nienależące do LOPP.

SZYBOWISKA W POLSCE



Na terenie Polski istnieje:

8 przedszkoli szybowcowych (szybowiska bez prawa wydawania pkat. A lub st. I).

33 szybowiska zarejestrowane do pkat. A i szkolenia w stopniu I z liny gumowej lub przy pomocy bloczka,

30 szybowisk do pkat. B i szkolenia w stopniu II z liny gumowej lub przy pomocy bloczka,

8 szybowisk do pkat. C i D oraz do szkolenia terenowego w stopniu IV,

2 lotniska zarejestrowane jako szybowiska na terenie płaskim z prawem szkolenia do pkat. A i st. I przy użyciu liny gumowej i bloczka, wyciągarki lub samochodu,

2 lotniska zarejestrowane jako szybowiska na terenie płaskim z prawem szkolenia do pkat. B i st. II przy użyciu liny gumowej i bloczka, wyciągarki lub samochodu,

18 lotnisk zarejestrowanych jako szybowiska na terenie płaskim z prawem szkolenia do pkat. B. i st. II przy użyciu liny gumowej i bloczka, wyciągarki lub samochodu, do szkolenia w st. IV przy użyciu do odlotu samolotu oraz z prawem prowadzenia lotów ćwiczebnych pilotów pkat. C w lotach żaglowych przy użyciu do odlotu samolotu.

Ogółem 101 szybowisk różnych kategoryj.



SPORT SPADOCHRONOWY

Najmłodszą gałęzią sportu lotniczego jest zapoczątkowany i zorganizowany przez LOPP w roku 1936 sport spadochronowy. Jest on koniecznym uzupełnieniem umiejętności lotniczych każdego pilota. Uprawiają go liczne rzesze młodzieży lotniczej.

Całość sportu spadochronowego jest prowadzona przez Samodzielny Referat Spadochronowy Zarządu Głównego LOPP, a liczne Okręgi Wojewódzkie posiadają swe ośrodki wyszkolenia.

Wyszkolenie dzieli się na 3 stopnie. Ponadto szkoli się instruktorów.

Stopień I-szy obejmuje wyszkolenie teoretyczne, naukę składania spadochronów, ćwiczenia praktyczne na trapezie ćwiczebnym oraz około 100 skoków szkolnych z wieżyczki.

Czas trwania kursu — około jednego tygodnia.

Opłaty za I-szy stopień wyszkolenia są we wszystkich Okręgach dla członków LOPP — zł 2.50, dla innych — zł 5.

Stopień II-gi obejmuje wykłady teoretyczne, doskonalenie się w składaniu spadochronów, ćwiczenia na trapezie oraz trzy skoki z samolotu.

Skoki z samolotu są poprzedzane „oblatywaniem" skoczków na samolocie szkolnym, względnie skokami z balonu na uwięzi.

Warunkiem koniecznym przyjęcia na wyszkolenie w stopniu II-im jest ukończenie stopnia I-go.

Czas trwania kursu — około jednego tygodnia.

Opłaty za II-gi stopień wyszkolenia są również we wszystkich Okręgach LOPP jednakowe i wynoszą: dla członków LOPP zł 20, dla osób niestowarzyszonych w LOPP — zł 30.

Stopień III-ci oraz wyszkolenie instruktora obejmują doskonalenie się w skokach z samolotu pasażerskiego (typu Fokker), skoki z samolotu dwumiejscowego (RWD-8) oraz skoki ze specjalnym zadaniem jak: skoki z lądowaniem na punkt, skoki przygotowawcze na powierzchnie wodne, skoki z obciążeniem, skoki w nocy i t. p.

Wyszkolenie w stopniu I-szym i II-im prowadzą poszczególne Okręgi LOPP. Wyszkolenie w stopniu III-im i wyszkolenie instruktorów jest prowadzone centralnie przez Referat Spadochronowy Zarządu Głównego LOPP.

Wszyscy skoczkowie odbywający przeszkolenie w skokach z samolotu lub balonu ubezpieczeni są od następstw nieszczęśliwych wypadków w Powszechnym Zakładzie Ubezpieczeń Wzajemnych na sumy:

Zł. 1.000 — na wypadek śmierci,
Zł. 4.000 — na wypadek kalectwa,
Zł. 500 — na koszty leczenia.

Do szkolenia w stopniu I-szym badania lekarskie nie są wymagane. Również nie jest ograniczony wiek.

Szkolenie w skokach z balonu lub samolotu mogą odbywać kandydaci posiadający ukończonych conajmniej lat 18 oraz posiadający badania lekarskie w Instytucie Badań Lekarskich Lotnictwa w Warszawie.

Wieże spadochronowe LOPP istnieją w następujących miejscowościach:

Wieże o wysokości 20 m: w Białymstoku, Bydgoszczy, Grudziądzu, Kielcach, Kowlu, Lublinie, Lwowie, Ostrowi Mazowieckiej, Radomiu, Toruniu i Warszawie (2 wieże).

Wieżę o wysokości 30 m posiada Poznań; o wysokości 40 m. — Bielsko Śl. i Łódź, a wieżę o wysokości 50 m. — Katowice.





SPORT BALONOWY

Kluby balonowe w Polsce

Specjalne (wyłącznie uprawiające sport balonowy) Mościcki Klub Balonowy w Mościcach, Koło Balonowe w Legionowie — afiliowane do Aeroklubu Warszawskiego i Klub Balonowy „Guma" w Sanoku, afiliowany do Aeroklubu Lwowskiego.

Sekcje balonowe istnieją przy Aeroklubach: Warszawskim i Pomorskim.

Program praktycznego szkolenia

Praktyczny kurs pilotażu balonowego obejmuje **conajmniej** 6 lotów, w tym: 3 loty szkolne, 1 lot sprawdzający pod nadzorem instruktora oraz 2 loty samodzielne: jeden dzienny i jeden nocny. Każdy z lotów musi trwać przynajmniej 2 godziny. Za nocny uważa się trwający przynajmniej 2 godziny w ciemności, przy czym obowiązuje nocny start lub nocne lądowanie.

Do przyjęcia na praktyczny kurs pil. bal. w klubie wymagane jest wykazanie się zasadniczymi wiadomościami z dziedziny sprzętu balonowego oraz uprzednie, conajmniej dwukrotne współdziałanie przy szykowaniu balonu i przy starcie.

Opłata za lot szkolny wynosi przeważnie 20 zł. (w Aer. Warsz.).

Ile kosztuje lot balonem?

Zależy to od pojemności balonu i rodzaju gazu. Metr sześcienny gazu świetlnego, którym z reguły napełnia się wszystkie balony polskie, kosztuje 9 — 18 gr.*). A więc koszt napełnienia balonu 3 — 4-osobowego o pojemności 1.200 m³ (takie są w klubach) wyniesie 100 — 220 zł. Do tych sum trzeba dodać ewent. koszty obsługi (szykowacz i pomocnicy) oraz koszty transportu balonu (przy 200 km. odległości przewóz balonu kosztuje około 65 zł.) i załogi w drodze powrotnej.

Ile kosztuje balon?

O pojemności 1.200 m³ około 15.000 zł., 600 m³ — około 9 tys.

*) Zależnie od miejscowości. Gazownia warszawska liczy 18 gr, krakowska 9.

COŚ DLA PAŃ I O PANIACH

Wywiad z mistrzynią podkategorii A

Wprawdzie zmniejszono obecnie błękitne odznaki, a kategorie obniżono do podkategoryj, mimo to splendor pilota szybowcowego wszelkich stopni jaśnieje nadal wspaniałym blaskiem. Chętnie więc spieszą do nich redaktorzy po wywiad. Spóźniliśmy się nieco, bo najlepsi piloci latają już bez przerwy, robiąc długotrwałe przeloty, dlatego też zwróciliśmy się do świeżo upieczonej mistrzyni podkategorii A, z dumą noszącej swoją małą mewkę. Wywiadu udzieliła bardzo chętnie i wyczerpująco.

— Co pani myśli o szybownictwie?

— Myślę, że jest podobne do brydża.

— ? ? ?

— Naprawdę podobne. Na starcie jest zawsze tyle samo kibiców, co i przy zielonym stoliku i tak samo przeszkadzają. Słyszy się podobne okrzyki, np. Lewa! Lewa! Idioto! Pik!!! I rozmawiają podobnie — tylko że brydżyści wspominają kto jak wyszedł, a szybownicy kto jak wyleciał! I nic więcej ich nie obchodzi!

— Rzeczywiście! Nawt nam do głowy nie przyszło...

— Szybownictwo jednak ma wyższość nad brydżem — wyjaśniała dalej — nikt na starcie nie licytuje (bo i po co trudzić się napróżno), latanie jest nieszkodliwe dla zdrowia i odbywa się w dzień. Rzadko się zdarzają uparci nałogowcy, którzy krążą nad zboczem dnie i noce, a w brydżu? I czyż możliwe jest przy zielonym stoliku, żeby dama była równocześnie asem?

— Oczywiście nie.

— A w szybownictwie możliwe, na przykład chociażby p. Younga Mikulska.

Wobec tak rewelacyjnych wiadomości, pośpieszyliśmy się dowiedzieć, czego nasza mistrzyni nauczyła się na szybowisku, zwłaszcza, że — według niej — szybownictwo jest jeszcze lepszą szkołą życia niż brydż.

— Najpierw poszłam na kurs teoretyczny — zaczęła swą opowieść — tam przyswoiłam sobie fachowe wyrażenia.

— Naprzykład?

— Naprzykład: „na mordę“, „podusić“, „kopnąć“...

— „Na mordę“!

— To nic strasznego, znaczy tyle, co „na łeb“ — uspakajała — a więc — kiedy już nauczyłam się tego wszystkiego, pojechałam do szkoły szybowcowej. Na początek postawiono mnie przy linach. Instruktor usiadł na siodełku Wrony, zapiął pas i krzyczy: Naciągaj! No i... zaczęłam naciągać...

— Ładnych rzeczy tam panią nauczyli: naciągać!

— To jeszcze nie wszystko. Następnym szczeblem w mojej nauce było siedzenie przy ogonie. Musiałam zaczepiać...

— Zaczepiać! Koniec świata! Kto widział, żeby kobieta zaczepiała. Dawniej zawsze zaczepiano kobiety!

— Kiedy ja na razie tylko zaczepiałam ogon. Potem zaczęłam latać. Najtrudniej było utrzymać równowagę i kierunek. Pocieszano mnie, że kobietom w ogóle o to najtrudniej! i... ja mam uraz psychiczny, dlatego, że jestem kobietą — rozżaliła się nagle.

— Z powodu tej równowagi?

— Nie tylko. Proszę więc sobie wyobrazić, jakie to straszne. Jeśli jakiś uczeń rozbije szybowiec, wszyscy krzyczą: idiota, jak on mógł coś podobnego zrobić! Ale niech tylko rozbije maszynę kobieta! Nawet nikt nie krzyczy; wszyscy wzruszają ramionami i mówią: „wiadomo — kobieta!“ I stąd wynika, że idiota i kobieta, to wszystko jedno!

— Rzeczywiście straszne. Widzimy, że szybownictwo nie jest odpowiednim sportem dla dobrze wychowanych panienek. Uczą ją takich wyrazów, jak „na mordę“, potem naciągać, zaczepiać. I czego jeszcze?

— Kręcić — odparła z prostotą. — Kiedy już latamy prosto, każą nam kręcić wiraże. A później już bujamy swobodnie w przestworzach. Ja jeszcze nie kręce i nie bujam, ale widziałam, że to łatwo idzie, mamy podobno do tego wrodzone zdolności. Po prostu nawet uczyć się nie potrzeba.

— O!

— Dlatego też — z ożywieniem opowiadała — jeśli kobieta przebrnie przez początki, przeważnie jest dobrą pilotką. A są nawet takie, które z łatwością biją swoich kolegów!

— I koledzy na to pozwalają!!!

— Na razie jeszcze tak, o ile jednak stanie się to niebezpieczne, ARP wyda po prostu rozporządzenie, iż kobietom nie wolno bić męskich rekordów i koniec... Modlibowskie przestaną być groźne.

— Stąd wnioskujemy, że kobiety są jednak zdolnymi lotniczkami. Nie darmo przedstawiono je od wieków ze skrzydłami. Kobieta występowała jako: anioł, gęś, kura domestica itd, a pierwszą szybowniczką — o ile wiemy — była wiedźma, która latała na bezmotorowej miotle.

— Gęś nie lata, ni kura — wyjaśniła fachowo — i dziś nie wszystkie kobiety pomimo uskrzydlonej wyobraźni i anielskiego charakteru nadają się na pilotki. Trzeba być lekką i mieć „lotne własności“.

— ...a więc nadają się do tego kobiety próżne i za-lotne?

— Chyba tak. Nie mogą także mieć ciężkiego dowcipu. Najważniejszą natomiast ich zaletą powinno być święta cierpliwość i mocne nogi.

— Na co?

— Oh! to się niesłychanie przydaje, nie tylko przy naciąganiu lin. Najbardziej przy staraniach o przyjęcie na kurs motorowy i spadochronowy. Trzeba długo, długo dreptać... napróżno.

— A spadochroniarstwo widocznie pani uważa za odpowiednie dla kobiet.

— O tak! Bo i któż bardziej niż kobieta jest powołany do tego, żeby spływać z nieba na ziemię?

— I proszę sobie wyobrazić, że właśnie nam zabroniono skakać!

— Być nie może! Ale jeszcze pozostały inne sporty lotnicze: motorowe lotnictwo, baloniarstwo...

— Motory nie są dla mnie — powiedziała ze smutkiem — od dzieciństwa mam takiego pecha, że wszystkie maszyny wybuchają, kiedy się do nich dotykam. I obawiam się, że z motorem w samolocie będzie to samo... i z lotnikami na widok mojego latania.

— A balony? Kobiety tak lubią nieznane...

— Właśnie że nie!

— Jakto! Weźmy chociaż np. pociągi „narty — brydż — nieznane“. 99 proc. uczestników — to kobiety.

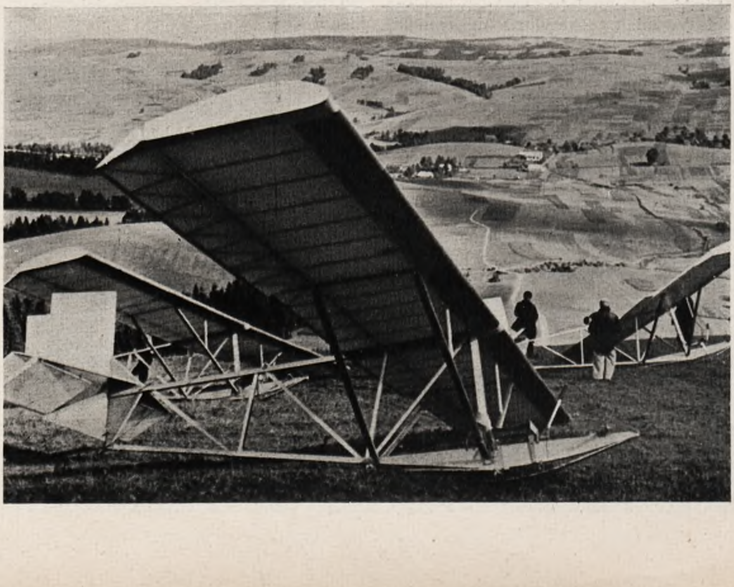
Kiwnęła lekceważąco ręką. — Wystarczy mieć protekcję u maszynisty — rzekła — aby wiedzieć.

— Ale i cóż z tymi balonami?

— Aha. Więc lot na balonie jest prawdziwą podróżą w nieznane. A tymczasem, proszę pomyśleć, że baloniarka jak dotąd jest tylko jedna: Wojtulanisówna!

Na tym interesujący wywiad skończyliśmy, albowiem mistrzyni właśnie startowała do lotu okrężnego po Warszawie w poszukiwaniu nowego kapelusza w barwach błękitnej odznaki.

Maria Kannówna



Jak zostałem podchorążym

Szkoły Podchorążych Lotnictwa — Grupa Techniczna

— Metryka — raz, deklaracja — dwa, świadectwo obywatelstwa — trzy, druga deklaracja, świadectwo P. W. — pięć ... osiem, dziesięć.... denerwowałem się, licząc półgłosem papierki, zalegające stół, szufladę i wiele innych zakątków mego pokoju.



Powodów do zmartwień miałem nie mało.

Właśnie zapodział mi się gdzieś życiorys, a mozolne kaligrafowanie od nowa wcale mi się nie uśmiechało.

No i ta matura...

Wisi nad karkiem jak miecz Demoklesa na nitce, misternie splecionej z dni, godzin, minut i sekund. Coraz to któreś włókienko odrywa się i coraz wyraźniej widzę zielonym suknem zasłany stół, prześwietną komisję i... siebie stojącego pośrodku, jak na cenzurowanym. Wizje te wywoływały wrażenie, dziwnie przypominające łażenie mrówek po karku...

...Znalazłem wreszcie życiorys i z westchnieniem ulgi ładowałem do pokaźnych rozmiarów koperty podanie wraz z nader licznymi załącznikami.

Bo w swoim czasie, gdy koledzy moi mówili:

— Będę doktorem...

— Będę inżynierem... — ja powiedziałem sobie: — Będę... lotnikiem!

Słowo to oznaczało dla mnie zawsze coś wielkiego i wzniosłego, nie do osiągnięcia prawie.

To też teraz, gdy leżało przede mną gotowe do wysłania podanie, uświadomiłem sobie nagle, że oto jestem na najlepszej drodze do spełnienia mych marzeń.

— Będę lotnikiem! — śpiewało serce.

— Może będę lotnikiem — dodawał rozsądek.

Wiadomo, że „najrozsądniejszy rozsądek" jest czasem rzeczą wręcz niepotrzebną, a już nigdy nie może się mierzyć z sercem, co już w swoim czasie stwierdził pan Mickiewicz.

Matura przeszła szybko, zostawiając po sobie dużo radości, że to wreszcie już, i — trochę rozczarowania, że to tak łatwo...

— Jedna przeszkoda mniej! — myślałem, goniąc wzrokiem sylwetkę samolotu na tle błękitnego nieba wiosennego.

A przeszkód miałem jeszcze wiele: bliższych i dalszych.

Najbliższa i najgroźniejsza, to badania.

Argusowe oko, zbrojne szkłami i...



...Czujne ucho, wydelikacone na domiar złego słuchawką,... wyszpera każdy defekt biednej powłoki doczesnej, która na samą myśl o tej srogiej możliwości dostaje gęsiej skórki...

Nic więc dziwnego, że przekraczając w dniu oznaczonym progi Instytutu Badań Lotniczo - Lekarskich ...czułem lekki niepokój.

Humor mój poprawił się nieco, gdy, sam już przebrany w płaszcz i pantofle, spotykałem na korytarzach Instytutu człapiące „tam i nazad" postacie moich przyszłych kolegów, narazie ...rywali.



Szybko nawiązywały się znajomości i rozmowy.



— Dlaczego do grupy technicznej? — pytał mnie ktoś.



— Będę lotnikiem! — śpiewało serce.

— Dlaczego? Bo nie chcę patrzeć na twory ludzkiego mózgu tak, jak dotychczas: z nabożnym podziwem i — kompletną ignorancją. Bo pociąga mnie, prócz samego latania, coś więcej. Bo chcę wiedzieć: jak, dlaczego i po co.

— Ale tam więcej roboty...

Na takie dictum wzruszyłem tylko ramionami w słusznej obawie, że dalsza rozmowa mogłaby zbytnio zmęczyć mego rozmówcę, wyznającego widocznie w życiu zasadę „dróg najprostszych i asfaltowanych".

Badania trwały bite sześć godzin. Pierwszy etap „biegu do S. P. L-u" ukończyłem bez punktów karnych.

Zamieniwszy pospieszny Warszawa — Przemyśl na osobówkę Przemyśl — Ustrzyki oglądałem przez okno wzgórze, piętrzące się coraz wyżej po lewej stronie toru.

Pierwsze promienie słońca złociły szczyty, ozdobione misterną koronką sosen i świerków, błyskały w skrętach szyn, na których pociąg wystukiwał swój monotonny rytm, i oświetlały twarze śpiących jeszcze moich towarzyszy podróży. Jechali oni, jak i ja, na obóz szybowcowy. Prawie całą noc przegadaliśmy. Naturalnie o szybowcach, obozach, o wszystkim, co ktoś kiedyś na ten temat komuś opowiadał i o wielu innych ciekawych rzeczach z tej dziedziny.

Gdy wysiedliśmy w Ustrzykach, słońce było już wysoko. Zaczęliśmy rozpytywać się o obóz. Wśród wielu wskazanych kierunków, które zaprowadziłyby nas wszędzie, tylko nie do obozu, wyłoniona w tym celu „komisja specjalna" wybrała wreszcie jeden.

Parę kilometrów malowniczą szosą, kawałek bocznej drogi — tablica: „Obóz szybowcowy w Ustianowej".

Radość moja jednak okazała się conajmniej przedwczesną, gdyż była to siedziba kandydatów grupy pilotów i obserwatorów.



Pokazano mi za to wyniosły szczyt.... na widok którego kolana ugięły się pode mną, a walizka zrobiła się nagle ciężka, jak trójmotorowy bombowiec. Na nieszczęście jednak nie nabyła poza tym żadnych innych własności samolotu i musiałem „per pedes" rozpocząć wędrówkę na niebosiężny Żuków.

Był moment, że zaczynałem żałować chwili, w której ręka moja nakreśliła na podaniu adres grupy technicznej, ale po dojściu na górę i krótkim odpoczynku zadecydowałem, że nie mam czego się martwić, gdyż mamy znacznie lepsze powietrze, niż ci, których zostawiłem niżej.

Trudy wspinaczki zrekompensował zresztą widok, jakiego nasi koledzy z dołu zaiste mogli nam zazdrościć.

Stok opadał gwałtownie w dół. Wzdłuż zboczy ciągnęły się lasy, poprzerzynane parowami. Niżej leżało lotnisko, rzucające się w oczy bielą płóciennych hangarów. Jeszcze niżej — ogrody i zabudowania, przez które przedzierała się wąska nitka szyn i szersza, biała — szosy. Po drugiej stronie doliny — pasmo szczytów, zasnute mgiełką oddalenia.

Całości dopełniały szybowce, podobne na tle białych obłoków do smukłych ważek, wiszących zda się nieruchomo w powietrzu, lub zataczających majestatyczne koła.

Nastrój w obozie był od początku pogodny i wesoły. Rozmowy obracały się naturalnie wyłącznie koło latania na szybowcach i — przyszłego — na samolotach. Roztrząsano z zapałem własności poszczególnych typów, zahangarowanych na Żukowie i uczono się rozróżniać w powietrzu „S. G." od „Komara". Inne tematy, poruszane dorywczo, pozostawały w cieniu.

Codziennie schodziliśmy na dół w tereny „przyziemniejsze", odbywać pierwsze „szury", skoki i krótkie loty proste.

W przerwach nie uchylaliśmy się od naciągania lin startowych, wyraźnie i bohatersko lekceważąc przestrogi profesjonalnie się tym zajmujących chłopów miejscowych, którzy opowiadali niestworzone historie o urwanych linach, połamanych nogach i t. p. Widocznie „naciąganie" weszło im w krew...

Nie zapomnę pierwszego „prawdziwego" lotu.

Siedziałem, przypięty pasami do poczciwej „Wrony", a koledzy na swój sposób dodawali mi otuchy:

— Nie przejmuj się! I tak masz wyjątkowe szczęście. Za chwilę ochłodzisz się w tym strumyczku, a my tymczasem musimy się tu prażyć na słońcu!...

Krótkość pasów nie pozwoliła mi dosięgnąć „pocieszyciela".

W rzeczywistości czułem się trochę nieswojo.

Nie mogłem jednak zbyt długo oddawać się czarnym refleksjom, gdyż właśnie instruktor udzielał mi ostatnich wskazówek.

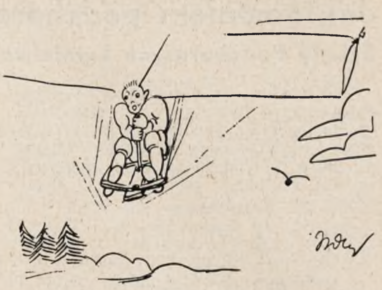
Po tym sakramentalne:

— Ogon gotów?

— Pilot gotów?

— Liny?

— Naciągaj... Biegiem! Puść!



Szybowiec wyrwał jak szalony, tłukąc płozą o nierówności gruntu.

Pęd chłostał twarz, drążek sterowy drgał w ręku i nagle... spokój, ustały wściekłe podrzuty, pod skrzydłami pęczniało powietrze, a stok uciekał w dół prędko, może trochę za prędko!

W tej chwili uświadomiłem sobie, że latanie to jest cudna rzecz.

Wśród rozlicznych, nowych i silnych wrażeń czas płynął szybko i niepokojąco szybko zbliżał się dzień egzaminu konkursowego. Wszyscy chodzili trochę zdenerwowani, ustały nawet rozmowy o lataniu, a za to słyszeć było można trzy prawa mechaniki... z dodatkiem słów, których — zaręczam nie ma w żadnym podręczniku fizycznym.

Egzamin odbywał się w salach szkoły powszechnej w pobliskich Ustrzykach i trwał trzy dni. Gdy teraz przypominam sobie tematy zadań, wydają mi się więcej niż łatwe, ale wówczas niektóre z czarnych znaczków, zdobiących białe arkusze, dziwnie przypominały jakieś kabalistyczne hieroglify i mocno się napociłem, zanim postawiłem wreszcie ostatnią kropkę i, zlekka się zataczając, wyszedłem na światło dzienne.

Czwartego dnia ustawili się wszyscy w wielki czworobok na dziedzińcu szkolnym.

Doprawdy, mniej denerwowałem się przy maturze, niż przy tym odczytywaniu listy przyjętych...

Zostałem przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa Grupa Techniczna.

...Dnia tego sierpniowe słońce świeciło jakoś jaśniej, zieleń drzew była żywsza, niebo błękitniejsze...

— — — — — — — — —

Dziś, jako „stary żołnierz" (siedem miesięcy w wojsku to nie żarty!) często wracam myślą do okresu kandydatury i z uśmiechem wspominam kłopoty i przeszkody, które pozostawiłem za sobą.

W Szkole znalazłem dużo pracy i — wiele wewnętrznego zadowolenia. Wiem, że stoję dopiero na pierwszym szczeblu, że dla osiągnięcia celu muszę bardzo, bardzo dużo pracować.

Ale mam głębokie, z głębi serca płynące przekonanie, że prawdziwy wysiłek nigdy nie idzie na marne, że każdy osiągnie w końcu to, czego pragnie.

Jeśli gorąco pragnie.

Napisał st. szereg. z cenz. Zbigniew Obniński
Ilustrował st. szereg. z cenz. Wł. Oyrzanowski

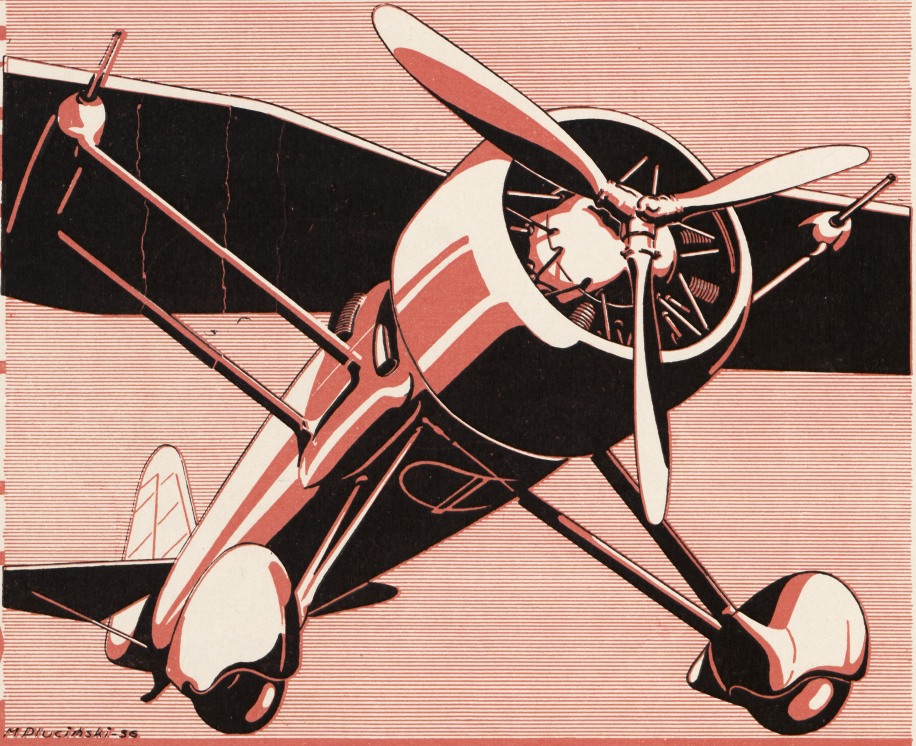
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Al. Niepodległości 163 (Aeroklub Warszawski). Tel. 431-00. Konto P.K.O. 9511
Warunki prenumeraty: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. Numer pojedyńczy zwykły 1 zł

Redaktor i wydawca: **Jerzy Osiński.**

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12
w dzierżawie Spółki Wydawniczej Czasopism, Sp. z o. o.

P.Z.L.

SAMOLOTY i SILNIKI



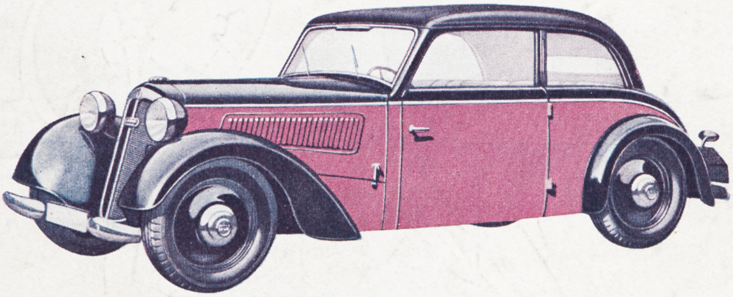
PAŃSTWOWE ZAKŁADY
LOTNICZE
W WARSZAWIE

Wytwórnia płatowców
Okęcie Paluch. Tel: 400-60
Wytwórnia silników
Okęcie. Telefon: 802-53

KAŻDY LOTNIK – AUTOMOBILISTĄ

OTO PARĘ ZALET POPULARNEJ **DEKAWKI:**

1. Najtańsze – od 3.680 po zwrocie podatku
2. Najekonomiczniejsze – 6 litrów na 100 km
3. Najbezpieczniejsze w podróży – przedni napęd
4. Przyjemne w użyciu – obszerne i wygodne wnętrze, doskonałe zawieszenie amortyzujące wszelkie wstrząsy
5. Najlepsze w sporcie–liczne zwycięstwa w kraju i zagranicą



RWD W POWIETRZU
DKW NA ZIEMI!

Warszawska Spółka Samochodowa

Generalne Przedstawicielstwo Koncernu

AUTO UNION

Dyrekcja – Twarda 64. Salon Wystawowy i Sprzedaż – Mazowiecka 11, tel. 5-19-34